SAYI 22 ARALIK 2016 FİYAT: 10 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport

BMW 3 Serisi

Sürüş izlenimi
Honda Civic Sedan

İspanya'da kullandık
Toyota C-HR

Üçüncü nesliyle Türkiye'de
Citroen C3

Yeni Mercedes C-Serisi

Audi ve BMW'ye kıyasla nasıl?

Yenilik

Makyajlı VW Golf

Karşılaştırma Tiguan, 3008, Qashqai

ISSN 2149-1941

FOKUS POKUS MEDYA

AN ICON JUST GOT LARGER

THE NAVITIMER 46 mm

CHAMBER OF OPULENCE

0 212 345 01 01

Dizeller öldü

Son dönemde hangi markanın yöneticisiyle konuşsam dizellerin sonunun geldiğini, artık daha fazla yatırım yapmayı düşünmediklerini duyuyorum. Tabii ki dizelle yoluna devam edecekler de var ama ibre benzinliler, hibritler ve elektriklilerden yana.

Geçtiğimiz hafta Türkiye açısından bir gurur olarak lansmanına gittiğim C-HR'nin Türk yöneticisi Ahmet Karaman ile sohbetimizden de çıkan sonuç hibridlerin yolu ve ömrü açık. Türkiye'de hazır bir hibrit yasası ortaya çıkmışken yollarda çok daha fazla hibrit ve elektrikli göreceğimize de eminim.

Kişisel olarak da dizellerin keyifli olduğuna inanmıyorum, ayrıca motorların gelişimi açısından da tam anlamıyla bir benzinli tutkunuyum. Yani dizeller için ekstra bir gelişme olmazsa tünelin ucu karanlık.

Aklımda kalanlar

- Porsche Panamera yeni yüzüyle bambaşka olmuş. Özellikle turbo versiyon ile motorsporları ruhunu her yerde yaşamak mümkün. Sesi ve spoylerine bayıldım.
- 3008 son yıllarda kullandığım en başarılı Peugeot. Daha önce 308'i de beğenmiştim fakat Türkiye'deki satış rakamları benim beğeni ölçümde değildi. 3008'de de yanılırsam sessizlik hakkımı kullanacağım.
- C-HR, "sıkıcı ama uzun ömürlü" Toyota algısını yıkmak için üretilmiş sanki. Hiçbir Toyota bu kadar iddialı tasarımla gelmemişti. Hibrit versiyon da çok iş yapacaktır.
- Best Cars 2017; oylamalar tüm hızıyla sürüyor. auto motor & sport Türkiye okuyucularının oylarıyla seçilecek yılın en iyilerinde kazanan şubat ayında açıklanacak...

Volkan Demirkuşak
@vdemirkusak
volkan@automotorsport.com.tr

Yaman Yılmaz
@yaman_yilmaz
yaman@automotorsport.com.tr

Otomobil kullanmak ciddi bir iştir!

Türkiye, jeopolitik konumu ve içinde bulundurduğu azınlıkların çokluğu nedeniyle uzun yıllardır terör olaylarının yaşandığı bir ülke. Bu anlamda bakıldığında millet olarak sürekli teröre verdiğimiz canlara üzülür, terör örgütlerine lanet ederiz. Herkes gibi bende terör örgütlerine buradan nefretlerimi gönderiyorum. Ancak bu ayki konumuz siyasal terör değil trafik terörü. 1980'li yıllardan bu yana trafik terörüne verdiğimiz canlar, çeşitli terör örgütlerine kurban verdiğimiz vatandaşların sayısının neredeyse iki misli. Ve biz ülke olarak yıllardır siyasi teröre verdiğimiz önemin onda birini trafik terörüne vermedik. Bunun nedeninin eğitimsizlik olduğu konuşulur hep. Bence bu tamamıyla gerçeği yansıtmıyor. Bu durum daha çok bizim ülke insanımızın ciddiyetsiz yapısından kaynaklanıyor. Hiçbir şeyi kendi başımıza gelmeden ciddiye almıyoruz. Başımıza geldiği zaman ise konu sıcakken bir müddet dikkat ediyoruz. Sonra yeniden koyveriyoruz. Başlıkta da söylediğim gibi otomobil kullanmak ciddi bir iştir. Trafikte yaptığım gözlemlerde insanımızın trafiği ve otomobil kullanmayı ciddiye almadığını görüyorum. Büyük bir çoğunluk emniyet kemeri takmıyor. Özellikle can taşıyan dolmuş ve otobüs şöförleri çok dikkatsiz ve saldırgan araç kullanıyor. Sarı dolmuş şöförleri ile ilgili çok şikâyet alıyorum. Geçenlerde bunlardan birine bindim ve gerçekten dehşete düştüm. Şoför, aracının yol tutuş kabiliyetleri ve fren performansını kesinlikle dikkate almadan adeta ralli temposuyla trafikte ilerliyordu. Gaz pedalı sonda, devir saati sürekli kırmızı noktaya yakın bir şekilde ilerleyen dolmuştan indiğimde derin bir oh çektim. Ben yıllardır bu işin eğitimini almış ve çeşitli kereler rallilere katılmış biri olarak o araçla, o kadar canı taşırken, o tempolarla gitmezdim. İşin garibi şöförün dışında yolcular da durumun farkında değildi. Bence bu durum eğitimsizliğin yanısıra insan hayatına verdiğimiz değerin az olmasından kaynaklanıyor. Yurtdışında daha az kaza olmasının sebebi herkesin profesyonel sürücü olması değil. Orada sadece insan hayatına daha çok değer veriliyor. Ve tabii ki en önemlisi cezaların yaptırım gücü çok fazla. Burada yapılan hataların aynısını yurt dışında yapıp polise yakalanırsanız nerdeyse otomobiliniz satmanızı gerektirecek cezalarla karşılaşıyorsunuz. Kendi hayatına değer vermeyen Türk insanını en iyi eğitecek çözüm cezaların artırımı ve polise yakalanma korkusudur.

Lütfen otomobil kullanmayı ciddiye alın ve hayatınıza önem verin. Kendi hayatınızı önem vermiyorsanız başkalarınınkini düşünün ve gaz pedalına ona göre basın. En yakın yere giderken bile emniyet kemerinizi takın ve kesinlikle alkollü otomobil kullanmayın. Hiçbir şey insan hayatı kadar değerli değildir. Bunu sakın unutmayın...

İçindekiler

Sayı 12/2016

32
İlk sürüş
Toyota CH-R

İLK SÜRÜŞLER VE SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

Peugeot 3008 Merakla beklenen modelin tüm detayları....34

Volvo S90 Sınıfında dengeleri değiştirecek..... 50

Honda Civic Sedan 10'uncu nesil, beklentileri karşılayabilecek mi?..... 56

Volkswagen Tiguan İkinci jenerasyonuna kavuştu.....64

MACERA

Skoda Superb Atatürk'ü anmak için 10 Kasım'da Selanik'teydik..... 68

KARŞILAŞTIRMA

Volkswagen Tiguan, Nissan Qashqai, Peugeot 3008 Crossover sınıfında işler kızışıyor..... 74

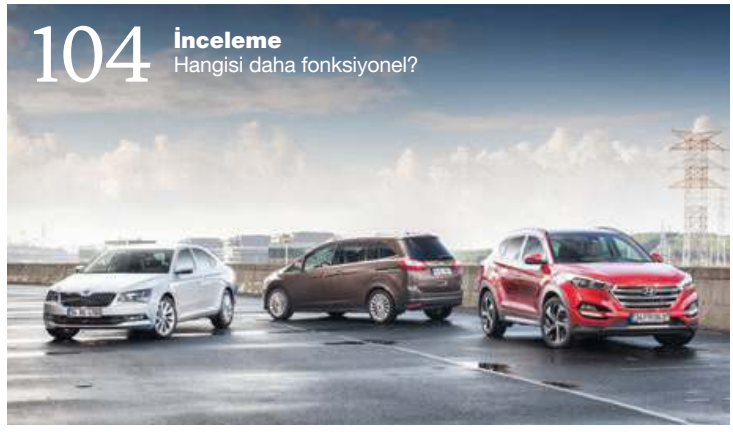
TEST

Porsche Panamera İkinci nesliyle tekrar sahnede.....82

İNCELEME

Farklı tarza sahip 4x4'ler Ford Ranger, Renault Kadjar, Suzuki Jimny ve Toyota Land Cruiser arazi koşullarında yeteneklerini sergiliyor..... 90

108 **auto motor & sport Garaj**
Volvo V40 Cross Country



104 **İnceleme**
Hangisi daha fonksiyonel?

Yeni Audi Q2

Her şeyi bir kalıba sokmak zorunda mıyız? Bir otomobil hem offroad hem allroad olamaz mı? Hem güçlü hem konforlu? Hem hızlı hem güvenli? Yeni Audi Q2. Herhangi biri değil. Hepsi.

Hemen benitagle.com'a gelin, Audi Q2 kazanma şansı yakalayın.

Audi Q2'nin ortalama CO_2 emisyonu 109-117 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4,1-5,1 l/100km değerleri arasındadır.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv **Audi info 444 28 34 | audi.com.tr | facebook.com/Auditurkiye**

Audi'nin tercihi Castrol

Yenilik

Alfa Romeo yeni SUV'unu tanıttı

Alfa Romeo, sonunda SUV segmentine girdi ve bunu 510 HP gücünde, 100 km/s hıza 3.9 saniyede çıkabilen Stelvio ile yaptı.

Alfa Romeo'nin SUV modelinin gelişi zaten önceden belliydi demek çok doğru bir söylem olmaz, zira İtalyan üreticinin Kamal SUV konseptini tanıtmasının üzerinden yaklaşık 13 yıl geçti. Artık bekleyiş sona erdi ve FCA'nın sahibi olduğu marka Los Angeles Otomobil Fuarı'nda Stelvio'nun örtülerini kaldırdı. Hatta, karşımıza çıkan versiyon yelpazenin en üstünde yer alan Quadrifoglio seçeneği.

Stelvio'nun dış tasarımı iki kelime ile anlatılabilir: Giulia SUV. Gerçekten de bu iki otomobil tasarım anlamında birbirine çok benziyor ancak bu durum yeni SUV'un heyecan verici olmasının önüne geçmiyor. Giriş modeli ve orta paket Ti'nin bu kadar çekici görünmeyeceğini hatırlatalım. İç mekân genel anlamda Giulia'dan taşınmış ve Quadrifoglio paketinde vücudu saran koltuklar, kırmızı dikişler, karbon fiber döşemeler ve motorunda Ferrari kökleri taşıyan bir SUV'dan bekleyeceğiniz diğer spor dokunuşlar göze çarpıyor. Güç

ünitesinden bahsetmişken Stelvio'nun kalbinde Giulia QV'de görülen, 510 HP güce ve 600 Nm torka sahip, çift turbolu, 2.9 litrelik V6 motor bulunduğunu söyleyelim. Üretilen güç ve tork değerleri sekiz ileri otomatik şanzıman vasıtasıyla her iki aksa birden aktarılıyor. Ayrıca araçta daha spor süspansiyon ayarları, daha güçlü frenler, daha büyük jantlar ve tork yönlendirme özelliğine sahip arka diferansiyel bulunuyor. Opsiyon listesine baktığımızda müstakbel alıcılara Brembo marka karbon-seramik frenler, karbon fiber Recaro yarış koltukları ve 14 hoparlörden oluşan, 900 watt'lık Harman/Kardon ses sistemi sunuluyor.

Volvo Servis 2.0 | Volvo OtoGaranti | Volvo Car Finance | VOLVO BENİMLE

volvocars.com.tr | facebook.com/VolvoCarTurkey | twitter.com/VolvoCarTurkey | Volvo OtoLine 444 48 58

Yenilik

Skoda'nın en çok satanı makyajlandı

Aylarca süren spekülasyonlar ve ayrık far tasarımıyla geleceği konuşulan Skoda Octavia'nın makyajlı versiyonu sonunda tanıtıldı. Yeni farlarla birlikte Skoda tamamen LED far teknolojisine geçmiş oluyor. Makyaj öncesinde otomobilde bi-xenon ve LED gündüz farları kullanılıyordu.

Bunun dışında dış tasarımda büyük değişiklikler yok, sadece ön tamponda birkaç farklılık yer alıyor.

Profil görüntüsü olduğu gibi kullanılmış ama arkada LED farlar için yeni grafiklere yer verildiğini görüyoruz. Ayrıca 16 ile 18 inç arasında değişen, yeni tasarımlı jantlar da makyajla birlikte kullanılmaya başlanmış.

Geniş kabine göz attığımızda en üst donanımda Columbus bilgi-eğlence sisteminin, Kodiaq modelindeki dokunmatik, 9.2 inçlik ekranla geldiğini görüyoruz. Ekranın etrafındaki kontrol düğmeleri yerini dokunmatik butonlara bırakmış ve bu şekilde orta konsol çok daha çekici hale gelmiş.

Güncel kalmakla ilgili konuşurken, Skoda'nın üst modeli Superb'den en gelişmiş güvenlik teknolojilerini aldığının altını çizelim. Kullanıcılar opsiyon olarak önden çarpışma uyarısıyla birlikte çalışan yaya çarpışma uyarısı ve geliştirilmiş park asistanı gibi donanımlar alabiliyor. Bunun dışında makyajlı Octavia'da Rear Traffic Alert (arka trafik uyarı sistemi) ve Blind Spot Detection (kör nokta uyarısı) gibi sistemler de opsiyon listesinde.

Superb'den alınan bir diğer özellik de çıkarılabilen el feneri. Bu donanım "Simply Clever" adı verilen ve birden çok kullanıcının kendi ayarlarını kayıt edebildikleri kişiselleştirilebilir anahtar özelliğiyle birlikte alınabiliyor. Skoda'nın en çok sevilen modelinde artık opsiyon olarak direksiyon ısıtması ve ön koltukların arkasında katlanan masalar sunuluyor.

Kaputun altında kullanıcılar için beş benzinli, dört dizel motor seçeneği sunuluyor. Motor hacimleri 1.0 ile 2.0 litre arasında değişirken, güçler 85 ila 185 HP arasında değişkenlik gösteriyor. Tüm motorlar altı ileri manuel ya da yedi ileri DSG şanzımanla alınabilirken, 1.8 TSI ve 2.0 TDI seçeneklerinde opsiyon olarak dört tekerlekten çekiş sistemi sunuluyor. Dynamic Chasis Control (DCC) sistemi comfort, normal ve sport modlarına sahip. Şimdilik vRS modelleriyle ilgili bir açıklama yok ama bunun nedeni sportif versiyonların en erken 2017'nin sonuna doğru satılacak olması. Güçlü, 245 HP'lik bir vRS modelinden bahsediliyor, bu model 2.0 litrelik turbo motorla gelecek.

Daha düşük versiyonlar yılın sonuna doğru satışta olacakken, ilk teslimatlar gelecek yıl yapılacak..

Haber

Goodyear'dan kış kampanyası

11 Kasım-31 Aralık tarihleri arasında, Goodyear'dan dört adet 16 inç jant ve üzeri kış veya dört mevsim lastik alan herkese, Sony marka kulaklık hediye ediliyor.

Dünyanın lider lastik üreticilerinden Goodyear, havaların soğumasıyla birlikte tüketicilerine yepyeni bir kış kampanyası sunuyor. 11 Kasım-31 Aralık 2016 tarihleri arasında geçerli olacak kampanyaya katılan Goodyear bayilerinden ve satış noktalarından, 16 inç jant ve üzeri Goodyear marka binek veya 4x4, kış veya dört mevsim lastiği ürünlerinden tek seferde dört adet satın alan herkes, Sony marka kulaklığa ücretsiz olarak sahip olacak.

Goodyear, sahip olduğu teknoloji ve inovasyon gücünü farklı araç tiplerine göre geliştirdiği UltraGrip kış lastikleri ailesiyle ortaya koyuyor. Goodyear'ın teknoloji ve inovasyon gücüyle geliştirilen UltraGrip Performance, UltraGrip Performance SUV, UltraGrip 9 ve UltraGrip 8 lastikleri, farklı araç tiplerine göre sürücülerin tüm beklentilerini karşılıyor.

Canavar Gibi Takım!

MERCEDES AMG PETRONAS,
Formula 1 Dünya Markalar Şampiyonu!

AMG MOTORSPORT

Yenilik

Peugeot 301 makyajlandı

Peugeot 301 lanse edildiği 2012 yılından bu yana 360 bin adet sattı. Söz konusu satış başarısı sınıfının en iyi değerlerini sunan geniş ve ferah yaşam alanı, geniş bagaj hacmi, Peugeot markasının uzmanlık alanlarından biri olan dinamik sürüş ve çekici tasarım gibi niteliklere dayanıyor.

Lanse edildiği 2012'den beri 360 bin adet satılan ve ülkemizde de çok sevilen Peugeot 301 yenilendi. Sahip olduğu nitelikler ve teknolojilerle küçük sınıf sedan segmentindeki müşteri sayısının artmasını sağlayan 301, güncel Peugeot modelleriyle aynı tasarım diline kavuştu. Dik konumlu radyatör ızgarası, gövde ile aynı düzeyde bulunan farlar ve büyük bir titizlikle uygulanan değişikliklerle yeni Peugeot 301, dinamik ve çekici bir görünüm sunarken markanın imzası niteliğinde olan LED farlar bünyesinde barındırdığı teknolojiyi gözler önüne seriyor. Teknolojik gelişim iç mekanda da devam ediyor. 7.0 inç büyüklüğündeki dokunmatik ekran söz konusu teknolojik değişimin en önemli yansımalarından biri. Kapasitif teknolojisi sayesinde hassas ve hızlı çalışan ünite geri görüş kamerasının görüntüsü kadar 3D TomTom navigasyon sisteminin haritasını da gösteriyor. Android Auto, Apple Carplay destekli Mirror Screen özelliği sayesinde akıllı telefon içeriğini de gösteren dokunmatik ekran, bu sınıftaki nadir özelliklerden biri olarak öne çıkıyor. Peugeot bütün modellerinde olduğu gibi yeni 301 modelini de, dinamik sürüş özelliklerini beraberinde getiren bir süspansiyon sistemiyle donatmış. 301, yeni nesil motorlarla donatılırken motor seçenekleri ülkelere göre değişkenlik gösteriyor. Benzinli cephesinde, giriş seviyesi olarak beş ileri manuel şanzımanla kombine edilen 1.2 lt PureTech 82 HP yer alırken bir üst basamakta ise 1.6 lt VTi 115 HP kullanıma sunuluyor. Bu motor beş ileri manuel şanzıman dışında altı ileri EAT6 otomatik şanzımanla da kombine edilebiliyor. Dizel cephesinde ise 1.6 lt BlueHDi 100 HP ve 1.6 lt HDi 92 HP devreye giriyor.

Yenilik

Citroen C-Elysee yenilendi

Fransız markanın ülkemizde de çok tutulan küçük sedanı C-Elysee yenilendi.

2012 yılından beri Çin, Cezayir ve Türkiye'de 400 bin adetten fazla satılan C-Elysee, makyajla birlikte üç boyutlu arka farlar, yeni 16 inç alaşım jantlar ve iki yeni gövde boyasına kavuştu. İç mekânda ise artık 7.0 inçlik dokunmatik ekran sunulmaya başlanacak.

Süspansiyonda da geliştirmeye giden Fransız mühendisler, yenilenen C-Elysee'de daha çok konfor sunacaklarını iddia ediyor. Aynı zamanda yalıtımda da iyileştirmelere gidilmiş.

Kaputun altına geçtiğimizde ise 115 HP'lik VTi motor, 92 HP'lik HDi ve 100 HP'lik BlueHDi motor yer alacak. EAT6 isimli otomatik şanzıman ise sadece benzinli motorla birlikte sunulacak.

Yenilenen Citroen C-Elysee'nin 2017 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulması bekleniyor.

YENİ MOKKA X

» %30 daha aydınlık görüş sağlayan LED farlar*

» Ön Çarpışma İkazı

» Apple CarPlay™ Desteği

» Akıllı 4x4 Sistemleri

Üst Sınıf Yenilikleriyle

* Halojen farlara oranla.

Apple ve Apple CarPlay™, Apple Inc. firmasının ABD ve diğer ülkelerde kayıtlı tescilli markalarıdır.

Yukarıda listelenen özellikler sadece belirli modeller için standart veya opsiyonel olarak sunulmaktadır. Ortalama yakıt tüketimi 4.3-6.7 lt / 100 km, ortalama CO_2 emisyonu 114-155 g/km.

Opel.com.tr

Yenilik

Erişilebilir hazineler

Baume & Mercier, iki yeni sembolik kreasyonla kullanıcılarına büyülü anları sonsuza dek yakın tutma şansı veriyor.

Süsler, takılar veya dini eşyalar için zamanın başlangıcından beri kullanılan altın daima ebedi olarak kabul edilmiştir. Aynı şey, babadan oğula, anneden kıza verilen, nesilden nesile aktarılmış değerli saatler için de geçerlidir.

Altının parlaklığı ve ihtişamı, güneşin parlaklığını ve sıcaklığını sembolize eder. İşte bu nedenle altın, sevinç ve kutlamalarla ilişkilendirilerek, Classima altın saat ikilisi gibi özel günler için bir hediye haline gelir.

Altın aşkı temsil eder. Bir düğün yüzüğü veya birine sunulan bir mücevher gibi bu çift sadakat güvencesi olan Classima altın saatleri, ebedi bir ortaklığın sembolüdür. Altın bir kaderi mühürlüyor ve Baume & Mercier bu ilişkiyi işaretlemek için iki değerli zaman parçası sunuyor.

Bir saat, aynı zamanda basit bir mücevher değildir. Bu, geleneksel zanaatkarlar ile birlikte çalışan usta saatçiler tarafından sürdürülmekte olan, eskilere dayanan tecrübeli bir uzmanlığın ürünüdür. Beyaz kadranın altın endeksleri ve elleri ile oluşturduğu mükemmel denge ötesinde, bu Classima altın saatleri saatçilik uzmanlığının simgeleridir. Otomatik sarımlı kalibre ile donatılmış olan mekanizmalar, safir kristal bir kasa vasıtasıyla sergileniyor ve titreşen ağırlığı "Côtes de Genève" dekoruyla süslüyor.

Baume & Mercier, Classima ile anıları kutlayan ve geleceği aydınlatan iki olağanüstü saat yaratmış.

TOYOTA
İYİNİN DE İYİSİ
TOYOTA
C-HR
TOYOTA
C-HR
Her görüşte aşk
Elmastan ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR,
son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT
motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.
İlanda yer verilen modelin CO_2 salımı birleşik 86 -144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3.8 - 6.3 lt/100 km değerlerindedir.
toyota.com.tr

Yeni **Mercedes-Benz**

Mercedes'te işler yolunda. Satışlar çok iyi ve jean pantolonla spor ayakkabılar giyen bir yönetim kurulu başkanı var. Peki Dieter Zetsche döneminden sonra ne gelecek? Bir sonraki C-Serisi ve elektrikli türevi hakkında bilmeniz gereken her şey ve rakiplerin nasıl hazırlandığı burada.

C-Serisi

C-SERİSİ 2020 sonunda yeni nesil tanıtılacak. Multibeam LED farların yanında, 100 km'ye kadar menzil sunan plug-in hibrit versiyon da olacak. Tasarımda evrimsel değişimler ön planda tutulacak

Dieter Zetsche, Paris Otomobil Fuarı'ndan bir gece önce verdiği kokteylde keyifli bir halde dolanırken, planlanan halefi Ola Källenius, sahnedeki sunumunda satışların ne kadar da iyi gittiğinden bahsediyor. Bu gecede markanın bilindik özelliklerinden biri de kutlanıyor: AMG'nin spor otomobili... Ertesi gün başlayan Paris Otomobil Fuarı'ndaki basın toplantısında ise gündemi yeni dünya oluşturuyor: EQ, Daimler'in ilk elektrikli SUV'u. Daimler Grubu geleceğini bunun üzerine inşa ediyor: İçten yanmalı ve elektrikli motorların bir birleşimi. C-Serisi'nin yeni nesli de bu felsefenin bir sembolü olacak.

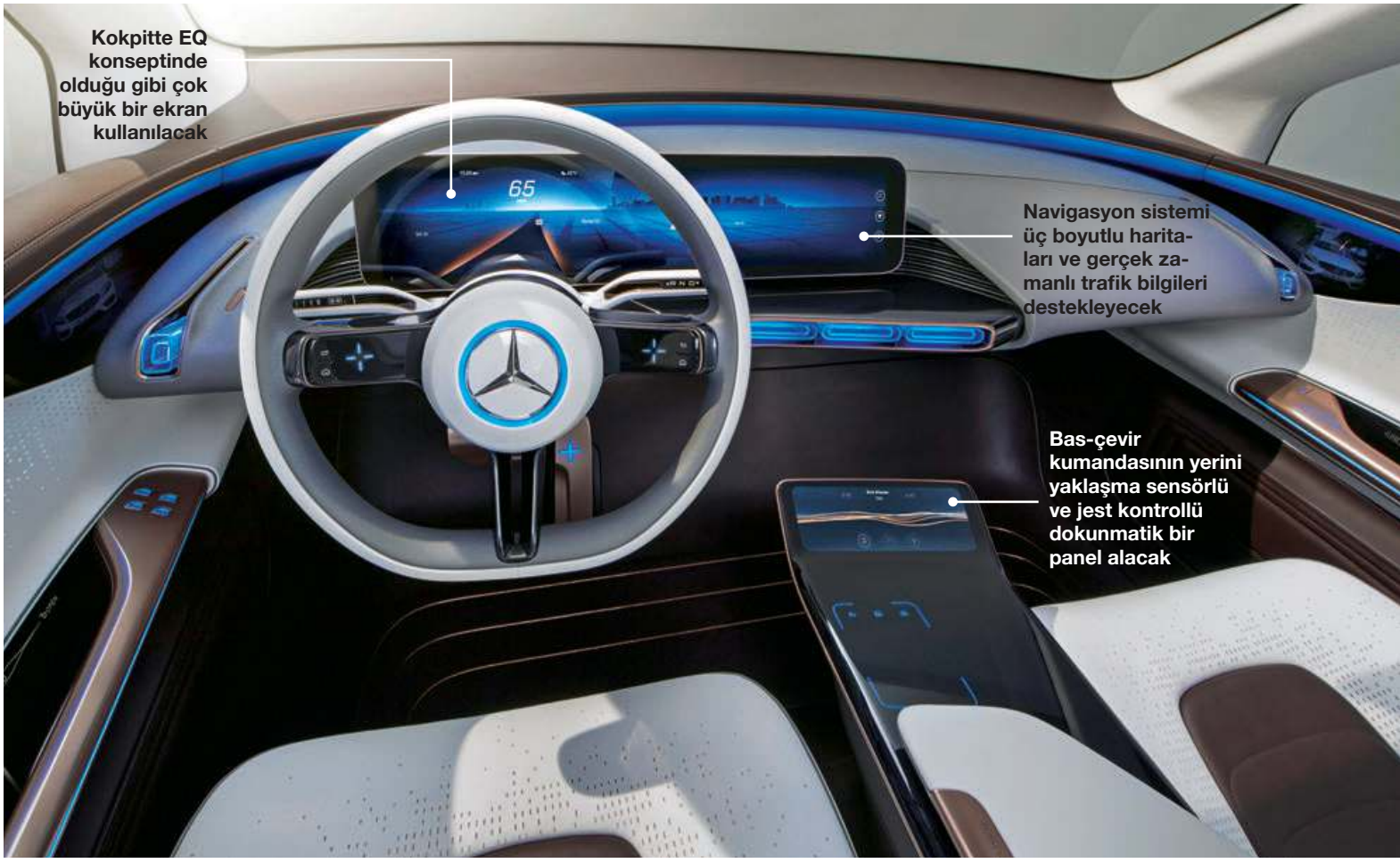
Önceliği bilindik, geleneksel dünyaya verelim. W206 kodlu yeni nesil C-Serisi'nde boyutlar neredeyse hiç değişmiyor. Otomobilin üretileceği MRA2 platformu (Mercedes Rearwheel Architecture-Mercedes Arkadan İtiş Mimarisi), bugün E ve S-Serileri'nde kullanılan platformun geliştirilmiş bir versiyonu olacak. MRA2 platformu MRA'ya göre daha hafif tutulurken aynı zamanda EQ konseptinin de dahil olduğu elektrikli otomobil mimarisi EVA ile de ortak özellikler gösteriyor. Ancak altı ve sekiz silindirli içten yanmalı motorları da kapsıyor. Bu durum 2025 yılından sonra çok farklı bir hale gelecek ama şimdilik içten yanmalı klasik C-Serisi'ne odaklanalım.

Yeni C-Serisi, tanıdık dört silindirli motorlar tarafından hareket ettirilecek ve bunlar arasında özellikle temiz yapısıyla öne çıkan OM 654 kodlu yeni nesil dizel motor da var. Bunlara ek olarak yeni bir sıralı altı silindirli motor nesli de yeni C-Serisi'nde görev yapacak.

Elektrikle 100 km'den fazla

W206 kodlu yeni nesil C-Serisi, 2.0 lt'lik dört silindirli benzinli ve bir elektrikli motordan oluşan plug-in hibrit versiyonuyla da üretilecek ve bu versiyon en az 100 km'lik elektrik sürüş menzili iddiası taşıyacak.

Faydalı bilgi: 48 voltluk elektrik sistemi de görev yapacak. 2017'de makyajlanacak olan S-Serisi, bu teknolojinin kullanıldığı ilk Mercedes modeli olacak. Daha güçlü performans sayesinde elektrikli kalkış, ek güç dopingi veya kayda değer bir enerji geri kazanımı gibi özellikler gerçekleştirilebilecek. Elektrikli turbo ünitesi veya klima sistemi gibi parçalara da elektrik enerjisi sağlanarak yakıt tüketimi düşürülecek.



EQ konsepti geleceğin Mercedes kokpitlerine bir bakış imkânı sunuyor. C-Serisi'ndeki ekran konseptteki kadar basık olmayacak

Station versiyonun sunduğu bagaj hacminde değişim olmayacak. Mercedes tasarımında daha az kıvrıma yer veriliyor

Mercedes ışık teknolojisinde de önemli bir yol alacak. C-Serisi'nin uzun farları lazere başvurulmadan 600 metreye varan bir aydınlatma menzili sunacak.

LED'ler xenon farların yerini alsa da H7 ampullü geleneksel farlar sunulmaya devam edecek. Bu arada Mercedes içinden aldığımız bilgilere göre xenon farların üstü tamamen çiziliyor.

Dijitalleşme devam ederken bu sayede yeni sürüş özellikleri de elde edilecek: Yeni C-Serisi, sürücüsü tarafından akıllı telefon üzerinden uzaktan kumandayla park edilebilecek. Otomobil ayrıca markanın amiral gemisi S Serisi'nin kapsamlı sürücü asistan paketini de sunabilecek ve otonom sürüş konusunda daha fazlasını da başarabilecek. Audi ve BMW ile ortaklaşa satın alınan "Here" şirketinin oluşturduğu çok kapsamlı harita bilgileri sayesinde otomatik hız adaptasyonu sağlanabilecek. Kablosuz erişim noktasını da içeren çevrimiçi bağlantı özelliği, Mercedes'in alt markası Me hizmetleri için kullanılacak. Canlı müzik yayını ve trafik bilgileri bu hizmetler arasında yer alacak.

Kokpit devrimi

Mercedes, bir sonraki C-Serisi'nde E-Serisi'nde eksik kalan adımı atacak. Mercedes içinden aldığımız bilgilere göre marka, güncel E-Serisi'nde bas-çevir kumandasını dokunmatik yüzeyli bir ekranla değiştirmeyi düşünüyordu. Ancak müşterilerin böylesi keskin bir değişime hazır olmadığına ikna oldu. Yeni C-Serisi ise hem daha genç bir müşteri kitlesine hitap ettiği hem de artık zamanı geldiği için bu teknolojiye geçilecek. Kullanılacak olan ekran Audi'nin 2017'de tanıtacağı A8'de görev yapacak olana benzeyecek. Vites konsolundaki panele el yaklaştırıldığında sanal düğmeler yaklaşık 30 cm enindeki ana ekranda beliriyorlar. Üç boyutlu harita modellemesini de destekleyen ekranda dokunmatik kullanım desteklenmeyecek. Mercedes'e göre gereğinden fazla kullanım imkânı verilmesi tüketicinin aklını boşuna karıştırıyor. Aynı şekilde jest kontrollü bir kumanda mantığı da Mercedes'in gündeminde yer almıyor.

Teorik olarak bakıldığında W206 kodlu C-Serisi yüzde 100 elektrikli olarak da üretilebilir. Ama Mercedes bu konuda farklı bir yoldan gidecek. Markanın geleneksel model serilerine paralel olarak EQ alt markası altında sadece elektrikli otomobillerden oluşan bir aile kurulacak. Tüm EQ modellerinin ana platformunu EVA

"Tüketici hangi teknolojinin kendisi için en uygun olduğunu seçiyor. Buradan hareketle 2030'dan sonra da içten yanmalı motorlara ihtiyacımız olacağını tahmin ediyoruz"

Thomas Weber, Daimler Geliştirmeden Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi

TEKNOLOJİ

Daha uzun menzil

Daha fazla ışık, tüm motorlar için daha fazla menzil: Yeni C-Serisi'nde bu teknolojilere yer verilecek...

İYİLEŞTİRİLMİŞ IŞIK POTANSİYELİ **E'den tanıdığımız Multibeam LED farlar C-Serisi'nde de opsiyonel olarak sunulacak. Bu farlar sadece göz kamaştırmayan uzun farlara sahip olmakla kalmıyor, ıslak yol yüzeyinde veya trafik levhalarında sürücünün gözünün kamaşmasını engelliyor.**

ÖNEMLİ DİZEL
OM 654 motor nesline geçiş, bazı pazarlar için çok önemli olan 2.0 lt'nin altında kalınmasını sağlıyor. Yeni C-Serisi'nde 150, 194 ve 231 HP'lik üç versiyonla sunulacak olan 2.0 lt'lik dizelin ortalama yakıt tüketimi 4.0 lt/100 km'nin altında kalacak. Daha tutumlu olmayan 1.6 lt'lik Renault dizelinin kullanılıp kullanılmayacağı şimdilik belli değil

ALTERNATİF MOTORLAR **Mercedes, E-Serisi'ni bugünden plug-in hibrit olarak da sunuyor. Bir sonraki adım: İndüksiyon sayesinde kablosuz şarj ve 31 km'lik elektrikli sürüş menzilini önce 50 sonra da 100 kilometreye çıkartmak. Bir sonraki nesilde yakıt hücreli elektrikli bir F-Cell versiyonu da sunulabilir. Çünkü GLC'de 2017'den itibaren böyle bir versiyon da satışta olacak.**

EQ SEDAN
Mercedes, 2020 yılında bir sonraki C-Serisi'ne paralel olarak elektrikli bir sedanı da satışa sunacak

CLC
BMW 4 Gran Coupe ve Audi A5 Sportback'e yeni bir rakip plan aşamasında

GLB
Önden çekiş platformunda üretilecek olan yedi kişilik kompakt SUV 2019'da geliyor

C-SERİSİ ALL TERRAIN
Henüz kesinleşmemekle birlikte E-Serisi'nden sonra ikinci bir All Terrain versiyonu gelebilir

oluşturacak. Bu platformda akslar arasına 4.5 m_2 alanda 13 santimetre yüksekliğindeki bataryalara yer sunuluyor. Ortaya yaklaşık 400 litrelik bir hacim çıkıyor. Batarya kapasitesi 110 kWh civarında. WLTP adı verilen yeni Avrupa sürüş döngüsüne göre hesaplandığında bu değer 500 km'yi aşan bir menzil anlamına geliyor. Gerçek sürüş şartlarında ise menzilin 450 ile 500 km arasında olması bekleniyor. Sadece bataryalar yaklaşık 700 kg çekerken, GLC boyutlarında tanıtılan ilk EQ konseptinin bu açıdan bakıldığında yaklaşık 2400 kg olacağını söylemek mümkün.

Mercedes'in EVA adını verdiği yeni mimarinin ilk ürünü Paris'te tanıtılan SUV olacak. 2018'de yollara çıkacak olan yeni SUV'u 2023 yılına kadar iki SUV ve iki sedan takip edecek. Boyut olarak C ve E-Serileri arasında konumlandırılacak olan yeni bir seri sadece elektrikli bir otomobil isteyenlere hitap edecek ve aynı zamanda C-Serisi'ne de farklı bir alternatif olacak. Kompakt sınıfta da menzilleri 300 ile 400 km arasında değişecek üç model ve üç farklı karoserde elektrikli smart ile Mercedes'in elektrikli model yelpazesi tamamlanacak.

2025 yılında Mercedes bir yol ayrımına gelecek. Başka bir deyişle 2030'dan sonra içten yanmalı motorların geleceğini belirlemek zorunda kalacak. Şu anda gündemde olan entegre bir elektrikli otomobil platformu... Bu platformda önde dört silindirli bir içten yanmalı motora yer verilse de platformun odağında elektrik enerjisi olacak. İki elektrikli motorla 620 kW'ye varan güçler gerçekçi ve elektronik kontrollü bir dört

1916 MONROE 2016®

100 YEARS

İNOVASYON VE KALİTE İLE 1916'DAN BUGÜNE

MONROE®

MÜŞTERİMİZ OLDUĞUNUZ İÇİN TEŞEKKÜRLER

WWW.MONROE100.COM

BMW 3 SERİSİ
2018 yılında satışa sunulacak. Sürücüye dönük multimedya ekranı, çok daha az tuşlu orta konsol

BMW 4 SERİSİ GRAN COUPE
3 Serisi'nden bir yıl sonra Gran Coupé de geliyor. Hedef: sınıfının en dinamik sürüşünü sunmak

tekerlekten çekiş sistemi de geliştirilme aşamasında.

Daimler Grubu'nun baş mühendisi olan yönetim kurulu üyesi Thomas Weber, hedeflerinin emsiyonsuz mobilite olduğunu söylerken bu yolda uzun vadeli planlarının yüksek teknolojili motorlar, plug-in hibritler ve bataryalı veya yakıt hücreli elektrikli otomobillerden oluşan bir akıllı teknoloji karışımı kullanmak olduğunu ekliyor. Günün sonunda tüketiciler hangi teknolojinin bireysel mobilite ihtiyacını karşıladığını seçiyor. Buradan hareketle Mercedes'in 2030'dan sonra da içten yanmalı motorlara ihtiyaç duyacağını söylemek zor değil.

Ancak bu motorların dörtten fazla silindire mi sahip olacağını tahmin etmek zor. Daimler'in spor departmanı AMG'nin dörtten fazla silindirle oyunun içinde olacağını söylemekse kolay.

Yeni BMW 2018'de geliyor

BMW 3 Serisi'nde model değişimi söz konusu olduğunda, markayı en yoğun biçimde temsil eden değerlerin yeniden yorumuyla karşı karşıya kalıyoruz. Günlük kullanıma uyum ve çeviklik 41 yıldır BMW 3 Serisi'nin uzmanlık alanı ve model bu sayede çok geniş bir hayran kitlesine sahip.

İki yıldan az bir süre sonra, güncel C-Serisi'nin makyajına (S-Serisi'nden yeni asistan sistemler ve küçük kozmetik dokunuşlar) eş zamanlı olarak 3 Serisi'nin yedinci nesli de hazır olacak. Peki, yeni nesil güncel 3 Serisi'ne göre neleri daha iyi yapmalı? Öncelikle daha çevik olmalı ve daha iyi bir süspansiyon konforu sunabilmeli. F30 kodlu güncel 3 Serisi, makyajla birlikte sürüş dinamiklerinden biraz ödün verip sürüş konforuna yoğunlaşmıştı. Yeni nesilde karoserin hem daha hafif hem de daha rijit olması sayesinde mühendislere süspansiyon ayarlarıyla daha geniş bir konfor-dinamizm dengesi sunabilmesi imkanı verilecek. Özellikle de opsiyon listesindeki adaptif amortisörlerde.

Motor kaputunun altında güncel nesildeki ünitelerin optimize edilmiş versiyonları kullanılacak. Optimizasyondan kast edilen yüzde 20 civarında güç artışı ve yüzde 12 civarında tüketim düşüşü. Yakıt tüketiminin azaltılmasında aerodinamik iyileştirmeler de pay sahibi. Üç, dört ve altı silindirli motorlarda güç yelpazesi 118 ila 340 HP arasında. En performanslı 3 Serisi olan M3'te güç 450 HP'ye çıkarken, M4 GTS'in motorundaki su püskürtme sistemi nispeten volüm modeli olan M3 için fazla zahmetli ve pahalı. 340i ve M3'ün arasındaki boşluk yaklaşık 370

AUDI A4
2015'ten beri pazarda ve elektrikli bir versiyon gündemde değil. Talep halinde bir plug-in hibrit geliştirilebilir

HP gücündeki dört tekerlekten çekişli bir M Performance versiyonuyla doldurulacak.

BMW de tıpkı Mercedes gibi yeni modelinde asistan sistemlerin sayısını çoğaltacak. 3 Serisi müşterileri gelecekte gelişmiş bir trafik asistanı veya uzaktan kumandalı park gibi özellikleri kullanabilecekler. Bununla birlikte yakın çevrede nerede uygun bir park yeri olduğu da yeni 3 Serisi'nin sürücüsüne vereceği bilgiler arasında yer alacak.

BMW, ilk etaptaki planlardan farklı olarak 3 Serisi'ni yüzde 100 elektrikli bir otomobil olarak da pazara sunacak. Ancak bu biraz geç olacak: 2021. Elektrikli 3 Serisi'nden önce yeni X3 ve MINI elektrikli olarak yollara çıkacak.

Audi: Sportif A4 versiyonları

Audi'de yüzde 100 elektrikli bir A4 veya A5 henüz ortaya çıkacak gibi görünmüyor. Audi başkanı Rupert Stadler her ne kadar geleneksel model serilerini elektrikli hale getirmeyi planladıklarını söylese de A4'ün plug-in hibrit versiyonu için bile gerekli pazar koşullarının oluşması gerektiği söyleniyor. Yüzde 100 elektrikli modeller için markanın kendine ait elektrikli otomobil platformu kullanılacak. Bunun anlamı, önceliği lüks ve büyük modeller alacak. Ancak bu her şeyin sonu anlamına da gelmiyor. Volkswagen Grubu içinden alınabilecek platformlar sayesinde farklı sınıflarda ve boyutlarda elektrikli Audi'ler görmek mümkün olabilir. Üç Alman premium markanın orta sınıf modellerinin en yenisi olan Audi A4, 2015'te yollara çıkmıştı. A4'ün sportif versiyonları A5 Coupe ve Sportback'ten sonra şimdi de cabrio versiyon tanıtıldı. Önümüzdeki yılın ortasında yaklaşık 450 HP gücündeki RS 5'in ve yılın son dönemlerinde de RS 4'ün tanıtılması bekleniyor. Motorun temelini S4'ün 3.0 lt'lik TFSI'ı oluşturacak.

AUDI S5 CABRİO
2017 başından itibaren sipariş edilebilecek. Kumaş tavana sadık kalınıyor.

Yazı: Jens Dralle, Jens Katemann
Bilgisayar çizimleri: Christian Schulte

SONUÇ

Mercedes'in zaafa toleransı yok

Mercedes bir sonraki C-Serisi'ni kararlı bir biçimde geliştirmekle kalmıyor, aynı zamanda alt markası EQ'nun altında çıkartacağı bir elektrikli sedanla farklı bir alternatife de imza atmaya hazırlanıyor. Ayrıca yeni nesil motorlar da yolda. Kokpit kullanımı ve bağlanabilirlik konusundaki zaaflar geçmişte kalıyor. Akıllıca: Daimler rakiplerinden farklı olarak geleneksel otomobillerin mimarisini elektrikli otomobil mimarisine adapte ediyor.

Teknoloji meselesi

Volkswagen Golf'e yapılan yenileme operasyonunun görsel etkileri bir hayli kısıtlı. Teknolojideyse mühendisler tasarımcılardan çok daha cesur davranmışlar.

R-Line paketinde tamponlar daha heybetli

1 Çift xenon yerine LED farlar
2 Radar sensörü logonun arkasına saklanmış
3 Yeni 1.5 TSI motor iki versiyonla üretiliyor
4 Elden geçirilmiş tamponlar
5 LED stoplar artık standart donanımda
6 Daha büyük egzoz çıkışları

Devamlılık sınıflandırmada kolaylık sağlar. Volkswagen bugüne kadar Golf ismini değiştirmeyi düşünmedi. Buna zaten gerek de yok. Çünkü otomobilin konsepti yıllardan beri değişmedi. Bu sayede otomobildeki gelişimi anlamak da daha kolay oluyor. Otomobilin üçüncü neslinde bile asistan sistemler ve bilgi-eğlence sistemi vardı: Servo direksiyon ve alpha isimli radyo-çalar. Her iki özellik de baz versiyonda opsiyoneldi. Bu iki özellik otomobilin geriye kalanı gibi açıklanma ihtiyacı duyulmayan basitlikteydi. Yedinci nesil Golf de prensipte böyle. Prensipte dememizin sebebi, makyajlı Golf'ü tüm opsiyonlarıyla tercih eden müşterilerin otomobillerini teslim alırken satış görevlisiyle bir hayli uzun bir sohbet geçirecek olmaları.

Kolay başlangıç

Nereden başlanmalı? Tasarım? Bu konuyu açıklığa kavuşturmak pek de uzun sürmeyecek: Tasarımcılar ön ve arka tamponlara birkaç kalem darbesi yapıp farların ve stopların grafiklerini değiştirmekle yetinirken, yeni gövde renkleri ve iç mekânda daha şık görünen malzemelere yer verilmiş. Peki, kalın yamuk formlu egzozlar? Öncelikler onlar egzoz değil, sadece görüntü. İkincisi opsiyon listesindeler.

Ufak bir hatırlatma: Hangi özelliğin hangi versiyonda standart olup olmadığını Volkswagen sadece belirli miktarda açıklıyor. Örneğin hot-hatch klasiği GTI ve plug-in hibrit GTE artık LED farlara sahipken, çift xenon farların ömrü Golf'te dolmuş görünüyor. LED stoplar tüm versiyonlarda standart ancak animasyonlu sinyaller opsiyonel. İş motorlara geldiğinde açıklama ihtiyacı daha da artıyor. 130 HP gücündeki, 1.5 lt'lik yeni TSI motor, 4.6 lt/100 km ile yerini aldığı 125 HP'lik 1.4 TSI'a göre 100 km'de yarım litreden fazla tutumlu olabiliyor. Yeni Golf'ü müşterisine teslim eden satış temsilcisinin açıklaması gerekenler arasında yeni turbo ünitesi (alt devirlerde tepkileri iyileştiren değişken geometri) Miller döngülü yanma fazı (egzoz gazı sıcaklığını ve atık gazları azaltan erken kapanan emme supapları) ve gelişmiş yelken fonksiyonu (motor tamamen stop ediyor) yer alıyor. Bu arada satış temsilcisi dostumuzun 1.5 lt'lik motorla ilgili anlatması gerekenler arasında 150 HP'lik versiyonun 1.4 lt'lik TSI'a göre ne güç ne de tork avantajı sunmadan 100 km'de 0.2 lt daha fazla benzine neden ihtiyaç duyduğu da var.

GTI için yapılacak açıklama ise çok daha kolay: Sportif kompakt hatchback klasiği artık 230 HP gücünde ve Performance versiyonunda 245 HP. Makyaj öncesindeki değerler sırasıyla 220 ve 230 HP'ydi. Ateşli Golf ve 150 HP'den güçlü dizel motorlar için yeni yedi ileri çift kavramalı otomatik şanzıman sunuluyor. Yeni şanzımanın CO_2 emsiyonunu kilometrede 10 grama kadar azaltması amaçlanıyor.

Daha fazla teknolojik yenilik isteyenler için motor ve yürüyen aksam cephesinden haberler bu kadar. Adaptif amortisörler Golf'ün

Kokpitte yenilikler: Beş farklı moda sahip dijital göstergeler, jest kontrollü bilgi-eğlence sistemi

Daha fazla menzil? Hayır. Plug-in hibrit teknolojisinde değişiklik yapılmamış

Daha fazla güç? Golf GTI güncellemeyle birlikte artık 245 HP gücünde

Daha fazla yer? Hayır. Variant versiyonunda da değişiklikler aynı, yani az da olsa otonom sürüşe geçiş var

sürüş dinamizmi ve konfor arasında geniş bir geçiş yapmasına imkan tanırken otomobilin bu konuda kompakt sınıfın en iyilerinden biri olduğu kabul gören bir gerçek. Bilgi-eğlence konusunda yapılan değişikliklerse kayda değer seviyede. Gösterge tablosunda artık beş farklı moda sahip dijital bir ekran görev yaparken, en üst navigasyon sisteminde artık 8.0 yerine 9.2 inçlik bir ekran sunuluyor.

Bir müzik listesinde ilerlemek veya geriye almak için ya da bir radyo istasyonunu seçmek için sürücü ellerini hareket ettirip jest kontrolünü kullanabiliyor. Jest kontrolü doğru bir biçimde kullanıldığında akustik bir geribildirim sunuluyor. Ancak alt menülerde bunu kapatmak da mümkün.

Her şey kontrol altında

Golf sahibi artık otomobilinin izin verdiği bir alanın dışında kullanılıp kullanılmadığını veya daha önceden belirlemiş olduğu bir hızı aşıp aşmadığını akıllı telefonu üzerinden takip edebiliyor. Babasının otomobiliyle "gezintiye" çıkanlara duyurulur. Park asistanı üçüncü sürümünde artık artık yarı otomatik olarak yola enlemesine bulunan boşluklara kafadan girebiliyor. Römorkla park? Sorun değil çünkü Passat'taki sistem artık Golf'te de var.

Dur-kalk trafiğinde Golf artık kısmi otonom sürüş gerçekleştirebiliyor: Otomobil şeridinde kalabiliyor, gerekli direksiyon manevrasını frenlemeyi ve hızlanmayı kendi başına gerçekleştirebiliyor. Bunun için güvenlik önlemi olarak sürücünün ellerinin direksiyonda olması gerekiyor. Kimsenin ihtiyaç duymamasını dilediğimiz bir teknoloji: Acil durum asistanı. Adaptif hız sabitleyici şerit takip asistanıyle koordine çalışarak sürücünün tepkisiz kaldığı durumlarda tam frenleme gerçekleştirebiliyor.

Hepsi bu kadar mı? Hayır. Kişiselleştirilebilir anahtardan bahsetmedik. Kim bilir, belki de müşteri her şeyi bilmek zorunda değildir.

Yazı: Jens Dralle

CITROËN

YENİ CITROËN C3

SİZİN KADAR BENZERSİZ.

ConnectedCAM Citroën™
Kişiselleştirme seçenekleri
Citroën Advanced Comfort®

citroen.com.tr

Bayraktar Citroën C3 modelinin ortalama yakıt tüketimi 3,6 - 4,7 L/100 km, bileşik CO_2 emisyonu 93 - 109 g/km aralığındadır. Görseldeki araçlar orijinallerinden farklılık gösterebilir.

Mert Yılmaz
@MertYilmazRS
mert@automotorsport.com.tr

Köklerini korumak

Geçen ay Renault'nun nereye gittiğine dair bir yazı yazmıştım. Marka kimliğinin kaybolmaya başladığı, Nissan'dan çok fazla teknoloji ve ürün aldığı ile ilgili bir yazıydı bu. Okudunuz mu bilmiyorum ama konuya buradan devam etmek istiyorum. Diyebilirsiniz ki, otomotivde artık milliyetçilik kalmadı. Evet öyle, bunu ben de kabul ediyorum. Motor kaputunu açtığınızda otomobiliniz Fransız da olsa Bosch'tan yani Almanya'dan birçok parça görebilirsiniz. Tabii Bosch sadece bir örnek, otomotiv markalarına ürün tedarik eden birçok marka var. Herkes birbirinin motorunu, platformunu kullanıyor. Maliyetler açısından buna da mecburlar. Evvelki yazıda Renault'yu eleştirmiştim ama Mercedes'in de Renault'dan dizel motor aldığını, A, B, CLA hatta Vito gibi modellerde bile kullandığını biliyoruz. Ama bu konuda da şikâyetler olduğu kulağıma geliyor. Renault'nun 1.5 lt'lik dizel motoru, yeterli performansı ve ekonomisiyle uzun yıllardır kendini kanıtlamış bir ünite. Fakat Mercedes modellerine yakışıyor mu? Bence yakışmıyor. Aynı şeyi 1.6 dCi için söyleyemem. Bu motor hem gücü hem de rafine özellikleriyle Alman markanın araçlarına da iyi uyum gösteriyor. Yine de Mercedes markalı bir ürün aldığınızda teknoloji olarak üstün bir ürüne sahip olduğunuzu düşünmek istersiniz. CLA'nızla turlarken, yanınızdan geçen Renault Kangoo'yla aynı motora sahip olmak üzücü değil mi? Şunu bir kez daha hatırlatmak istiyorum. Üst sınıf bir marka olup da daha genele hitap eden bir üreticiden platform ya da motor aldığınızda başarılı olamıyorsunuz. Bunun o kadar çok örneği var ki. Jaguar'ı hatırlayın. Ford Mondeo altyapılı bir Jaguar X-Type, size hiç İngiliz asaletini çağrıştırdı mı? Aynı hatayı Volvo da yaptı zamanında. Aslında buna hata denemez, Ar-Ge faaliyetleri o kadar maliyetli ki, yeni bir motor tasarlamak bazı markalar için çok zor. Neyse ki Volvo artık Çinli ortağından gelen yüklü çeklerle kendi teknolojisini geliştiriyor ve bir anda basamak atlamayı başardı. Aynı şey Jaguar için de geçerli. Renault'nun Fransız marka imajını kaybetmeye başlaması, herkes için sorun olmayabilir ama ben uzun vadede önemli olduğunu düşünüyorum. Mesela Hyundai Motor Company 1967'de kuruldu ve nispeten çok genç bir marka. Bu nedenle imaj oluşturmada bazı dezavantajları var. Kısaca, 100 yılı aşmış, köklü bir marka olmanın avantajlarını iyi kullanmak, özüne zarar vermemek lazım. Son örneğim de PSA Grubu'ndan. Onlar da Mitsubishi'den bitmiş ürün aldılar. Peugeot 4007'yi örnek verebiliriz ama başarılı olmadı. Son döneme bakıldığında Peugeot, Citroen ve DS'in Fransız kimliğine sonuna kadar bağlı olduğunu görüyoruz. Yeni Peugeot 3008 ve 5008'in içine oturduğunuzda ne demek istediğimi anlarsınız. Köklerini koruyan uzun vadede kazanacaktır. Yenilik elbette olacak ama tarihine zarar vermek uzun vadede ölümcül olabilir...

FOKUS POKUS MEDYA

Yayın Yönetmeni: Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu): Mert Yılmaz
Görsel Yönetmen: Ersen Akçay
Yazı İşleri: Özerk Ihlamur, Ersin Çelik, Rüveyda Yavuz, Savaşkan İskefli
Katkıda Bulunanlar: Rahşan Gülşan, Yağız Avcı, Aras Dinçer, Egemen Atiyar, Alp Emre Göksel, Fevzi Ondu

FPM Yayın Direktörü: Ahmet Armağan

automotorsport.com.tr
Online Direktörü: Onur Okumuş

Reklam Koordinatörü: Esmahan Güneri
Reklam Müdürü: Rojda Öner
Reklam Uzmanı: Gizem Akol

Licensor: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Presidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier
Director Business Development & Strategy International: Dr. Alexander Teutsch

Yazışma Adresi: Fokus Pokus Medya, Dikilitaş Mah. Ayazmadere Cad. 34/4 34349 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş.
Basımcı: Matsis Matbaa Hizmetleri
Basıldığı Yer: Tevfik Bey Mah. Dr. Ali Demir Cad. No: 51 Sefaköy/İstanbul
0212 624 21 11
www.matbaasistemleri.com

Copyright© 2016 by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
auto motor & sport Motor Presse Stuttgart'ın lisansı ile yayınlanmaktadır. Lisanslı materyale ait tüm hakların sahibi Motor Presse Stuttgart'tır. Motor Presse Stuttgart'ın izni olmaksızın kısmen veya tamamen çoğaltma veya alıntı yasaktır. "auto motor und sport" adı ve logosu Motor Presse Stuttgart'ın tescilli ticari markalarıdır.
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

auto motor & sport İletişim Hattı

www.automotorsport.com.tr
Tel: (0 212) 356 84 00
iletisim@automotorsport.com.tr
Abonelik: automotorsport.com.tr/abone
IBAN: TR33 00046 00571 888 0000 24 928

auto motor & sport

Yayınlandığı ülkeler
- Türkiye
- Almanya
- Bulgaristan
- Çek Cumhuriyeti
- Çin
- Hırvatistan
- İsveç
- Macaristan
- Norveç
- Polonya
- Romanya
- Slovakya

auto motor & sport Ailesi

Diğer yayınlar
- auto test (Arjantin)
- Carro (Brezilya)
- L'Automobile Magazine (Fransa)
- autopista (İspanya)
- auto illustrierte (İsviçre)
- Automovil (Meksika)
- auto hoje (Portekiz)

Sıradaki şarkı henüz kış lastiği almayanlara, sıradaki kulaklık tüm Goodyear'cılara gelsin.

11 Kasım – 31 Aralık günleri arasında Goodyear'dan 4 adet 16" jant ve üzeri kış veya dört mevsim lastiği alanlara Sony kulaklık hediye.

İşbu kampanya, 11 Kasım-31 Aralık 2016 tarihleri arasında geçerli olup, sadece 18 yaşını doldurmuş gerçek kişi son tüketicilerin yararlanması için Goodyear Lastikleri T.A.Ş. tarafından düzenlenmiştir. Kampanya 10.000 adet kulaklıkla sınırlıdır. Detaylı bilgi için www.goodyearkisfirsati.com adresini ziyaret ediniz.

Detaylı bilgi için: **goodyear.com.tr**

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

axess

Axess'e özel 12 aya varan taksit

Ahmet Armağan
@ahmet_armagan
ahmet@automotorsport.com.tr

Hız tutkunu musunuz?

Size hala yüksek beygirli, dev hacimli V8'leri mi seviyorsunuz? Sanırım bu artık çok geride kaldı. Hepimiz birer çevreci adayıyız...

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hız kavramı son 75 yıla bakarsak oldukça önem kazandı. 1940'ların sonunda en hızlı otomobillerden biri olan Jaguar XK120 adını saate ulaştığı 120 mil'den (192 km/s) alıyordu. 1940'lı yılların ardından Amerikan hegamonyasına giren otomotiv dünyası, 50-60'larda bu hızlara rahatlıkla ulaşmaya başladı. 80'lere geldiğimizde ise herhangi bir hot hatch bu hızlara rahatlıkla çıkabiliyordu.

Sonuç olarak otomotiv dünyası için en önemli kriter, bir saatte kat edilen kilometreydi.

Şimdilerde ise sıradan bir dizel motorlu hafif ticari bile 190 km/s'lik hıza çıkabiliyor. Aslına bakarsanız otomobillerin hızlanmasıyla birlikte hıza olan tutkumuzu tatmin eder hale gelebildik. Avrupa'daki yasal sınırlar ve cezalar bu duruma izin vermese de bazı hız sınırı olmayan otoyollar hâlâ bu işler için elverişli. Ülkemizde durum farklı aslında. Fakat cezalar aynı oranda ne yazık ki caydırıcı da değil...

Peki kilometre/saat'in yerini kilometre/CO_2'nin aldığı günümüz dünyasında, artık çocuklar bize; bu otomobil kaç yapıyor ağabey yerine, bu otomobil ne kadar karbon salımı mı yapıyor diyecekler gelecekte...

Bazı üreticiler hatta bazı otomobil dergileri artık maksimum hızlardan bahsetmek yerine kilometre başına salınan karbondioksitten söz ediyor. Yeni pazarlama stratejisinin de içten yanmalılar arasında bu kavram olduğunu da kabul etmemizin zamanı geldi, geçiyor bile.

Avrupa ve İngiltere'de çok uzun bir süredir araçların maliyet hesaplaması g/km üzerinden yapılıyor. Keza vergilendirme de bu şekilde yapılıyor.

Önümüzdeki günlerde ülkemizde de buna benzer bir vergilendirme sistemi yapılacağına dair çeşitli duyumlar alıyoruz.

Aslında 1940'lara geri dönersek, 190 km/s bir kriterken, şimdilerde 99 g/km yeni hedef olarak karşımıza çıkıyor. Düşük emisyona sahip otomobiller İngiltere'de fazlasıyla önem taşıyor. Londra'ya bedava girip çıkabiliyor, otoyollarda daha düşük vergi ödüyor. Peki, ülkemizde bu uygulama hayata geçerse özellikle hibrit modeller bundan hatırı sayılır oranda faydalancaklar... Fakat Renault'nun 1.5 lt'lik dizel motorları, Opel'in 1.0 lt'lik üç silindirli ünitesi, Peugeot ve Citroen'in BlueHDi motorlara sahip otomobiller de dünyadaki sınırın altında olan çevreci motorlar arasında yer alıyor.

Vaat edilen bu vergi avantajları hayata geçerse en performans tutkunu bizlerin bile birer çevre neferi olması içten bile değil.

Go Further

YENİ FORD EDGE.
ŞİMDİ TÜRKİYE'DE.

Edge'in 2.0 TDCi 210PS titanium 5 kapı gövde seçeneğinde CO_2 salınımı 149 g/km, yakıt tüketimi l/100km; şehir içi 6,4 şehir dışı 5,4 ortalama 5,8'dir. (Opsiyonel donanım, aksesuarlar, jantlar ve lastikler yakıt tüketimini farklı etkileyebilir.)

Yeni Ford Edge, FordStore Bilaller (Antalya), FordStore Şahsuvaroğlu (İstanbul) ve FordStore Tur Oto (Ankara) tarafından satışa sunulmaktadır.

Koç

Rahşan Gülşan
@rahsangulsan
rahsan@automotorsport.com.tr

Kaçırdın tadımızı ÖTV

Diyeceksiniz ki memleketin başka meselesi yok mu? Var, hem de çok var. Ben de biliyorum ama tüm meseleler için aynı anda üzülebiliyorum.

Hele bir otomobil aşığı olarak ÖTV konusuna biraz daha çok üzüldüm. Zaten hiç olmaması gereken şekilde arzuladığın otomobile kavuşmak bir lüks. Çünkü otomobil sektörü yıllardır vergi ağacı gibi görülüyor. Ne zaman ekonomi sıkışsa kendimizi hazırlıyoruz büyük zamlara.

Bu yıl beklediğimiz zam beklediğimizden daha erken geldi. Ve daha öncekilerden farklı bir etki yarattı. Yeni ÖTV düzenlemesi, yapısı itibarıyla sahip olabileceğimiz otomobil kalitesi ve sınıfını etkileyecek.

Devletin sürümden kazanmaktan vazgeçmesi, satışların düşecek olması filan bir yana dediğim gibi bir otomobilsever olarak artık hayalimi süsleyen otomobilden biraz daha uzaklaştım. Her ÖTV düzenlemesinde biraz daha uzaklaştığım rüya otomobilimle artık helalleştim. Ve bu rüyadan vazgeçiyorum.

Ama standartlarımızı düşüren, paramıza denk gelen otomobili bir sınıf aşağı çeken her yeni vergi zammı gibi bu da canımızı yaktı. Hele kur farkı da yansımaya başlayınca iş daha da tatsızlaşacak.

Belki bir süre stokla yakalanan firmalar fiyat farkını yansıtmayacak ama Pandora'nın kutusu açıldı.

Neyse ki internet ve Youtube var. Hayallerimizi orada yaşamaya devam...

Ayın otomobili: Seat Ateca

İlk sıfır kilometre satın aldığım otomobilim bir Seat'tı. Bordo metalik, bakmaya doyamadığım bir Cordoba... 1.4 lt dizeldi, o günlerdeki modifiye hastalığımla çip taktırmıştım ve onunla zaman geçirmek en sevdiğim şeylerden biriydi.

Yıllar sonra, bir kaç güzel Cupra deneyimi ardından çok sevdiğim bir Seat kulllandım. Tiguan'ın kardeşi olan Ateca beni hiç beklemediğim kadar etkiledi.

Malzeme kalitesi ve teknolojik ekipman seviyesinin çılgın yüksekliği bir yana, 1.4 lt benzinli motoru ve şanzımanını çok sevdim. Hele zaman zaman iki silindir moduna geçip yakıt ekonomisi yapması en etkilendiğim özelliklerinden biri oldu.

VW Tiguan'ı henüz kullanmadım ama Seat, aynı platformda Ateca ile çok iyi bir iş çıkarmış bence.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

Kendi yolunu çizenlerin tercihi

ŠKODA'nın tercihi Castrol

Yılın otomobili
ŠKODA Superb

ŠKODA Superb, süper özellikleriyle yılın otomobili seçildi. Onu görmeden otomobil alırsanız, yılın hatasını yaparsınız.

ŠKODA Türkiye distribütörü Yüce Auto bir Doğuş Otomotiv ortaklığıdır.

/SkodaTurkiye

www.skoda.com.tr

ŠKODA Superb için ortalama yakıt tüketimi 4.1-7.1 litre / 100 km arasında olup CO_2 salımı 106-160 g/km arasındadır.

ŠKODA Superb 2016 yılında Otomotiv Gazetecileri Derneği tarafından "Türkiye'de Yılın Otomobili" seçilmiştir. İlandaki araç, standart donanıma dahil olmayan aksesuarlar ve özel donanımlar içerebilir.

Perde açılsın

Toyota'yı tanımlarken, listenin genelde son sıralarında sayabileceğiniz özellikler vardır. Tasarım, dinamizm, farklılık... Evet şu ana kadar belki böyleydi ama C-HR bu kalıpları yıkmaya hazır. Konseptten fırlamış yerli üretim hibridi İspanya'da kullandık. Bakalım sürüşü de görüntüsü gibi farklı mı?

Evet Japon marka dayanıklı, uzun ömürlü, sorunsuz... Fakat otomotiv sektöründe bundan çok daha fazlasını bekleyen, donanımlı, keyfine düşkün ve dikkatli bir alıcı kitlesi var. Tasarım, motor-şanzıman uyumu, ergonomi bu müşterilerin öncelikleri. Toyota'nın iyi bildiği hibrid işine öğrenmeye iştahlı olduğu tasarımı ekleyin, bu otomobili Türkiye'de üretin, konsept ruhunu yansıtın işte karşınıza çıkan C-HR, Toyota'da rüzgârın yönünü değiştirmeye aday. Toyota Prius platformundan yükselen ve Türkiye'de üretilen ilk hibrit olma özelliğine sahip C-HR, Avrupa'dan Amerika'ya buradan ihraç edilerek ülkemizin gururu da olacak.

Konsept yüzlü otomobillerin canlı hallerinin farklı olduğuna çokça şahit olduk fakat C-HR neredeyse bir konsept gibi. Coupe formunu dışarıdan bakıldığında görebiliyorsunuz, ayrıca mandal şeklindeki arka kapı kolları da dikkat çekiyor. Otomobilin yüzündeki hatlar ona keskin bir bakış kazandırırken, özellikle arka tasarım çok iddialı. Coupe formunun iç mekânda özellikle arka koltuk yolcularına ciddi bir klostrofobi yarattığı gerçek. Cam tavan opsiyonunun sunulmaması da bu kusuru daha da göze batırıyor. Ama gerek önde gerekse arkada baş ve diz mesafeleri tahmin edilenden çok daha iyi. Dışarıdan bakıldığından daha geniş bir iç mekân söz konusu. Yine otomobilin rakibinin Nissan Juke olduğunu düşünenleri yanıltmak Toyota'nın işi, bu otomobil bir Qashqai rakibi.

İç mekâna geçildiğinde şık bir kokpitle karşılaşıyoruz. Farklı plastik malzemeler kullanılmış fakat kokpitin en önemli unsuru mavi şerit. Otomobilin ön kısmında bunu farketmek oldukça kolay. Göstergeler oldukça net, hibrit sisteminin detaylarını buradan takip etmek mümkün. Multimedya ekranı konsolun ortasına yerleştirilmiş ve buradan hibridin tüm özelliklerini ve sürüş durumunu görmek mümkün. Motor özelliklerini inceleyecek olursak 1.2 litrelik turbo beslemeli 116 HP gücündeki versiyon ve Türkiye'ye yeni bir hibrit yasası armağan eden, 1.8 litrelik Prius bazlı 122 HP'lik C-HR'ye özel geliştirilmiş CVT şanzıman destekli bir ünite bulunuyor. Hibrit versiyonun 3.8 lt/100 km'lik tüketim verisi ortalamalarının 1.0-2.0 litre üzerinde seyahat ediyoruz. CVT şanzıman manuel kademeyle hareket imkânı verse de o bir CVT. Yüksek bir performans beklentisi

Orta konsoldaki multimedya ekranından hibrit sistemine ait bilgiler de okunabiliyor

Bagaj hacmi 297 lt ile çok da iddialı değil

DETAY

Japonya'da doğdu

Türkiye'de üretilen Japonya doğumlu C-HR rüştünü Nurburgring'te yarışarak ispat etmeye çalışıyor. dördüncü jenerasyon hibrid teknolojisi, Auris'ten büyük C-HR'yi farklılaştırıyor. Çok hafif nikel pillerin kullanıldığı kompakt SUV'da arkada çift salıncaklı süspansiyona yer verilmiş.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

4 kapılı, 5 kişilik crossover, uzunluk x genişlik x yükseklik 4360 x 1795 x 1555 mm, aks aralığı 2640 mm, boş ağırık 1455 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çift salıncaklı arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/50 R18

Güç aktarımı

Önden çekişli, CVT şanzıman

Motor

4 silindirli, DOHC, 1798 cc hacim, 5200 d/d'de 122 HP güç, 3600 d/d'de 142 Nm tork

Performans

0–100 km/s ..... 11.0 sn
Maksimum hız ..... 170 km/s
Yakıt tüketimi..... 3.8 lt/100 km

Fiyat

Toyota CH-R 1.8 Hybrid..... 98.000 TL

olmaksızın kesintisiz bir şekilde yola devam ediyoruz. Elektrikli ve benzinli motorun birlikte hareket ettiğinde biraz daha etkileyici bir sürüş söz konusu olsa da şanzıman size performansı yansıtmaktan uzak. Ama Japon markalar CVT'de ısrarcı. Onun iddiası kesinlikle tüketim ve bunda da bir hayli başarılı. Hatta hibridler dizellerin sonunu getirmeye çok yakın hissettiriyor. Şehir içerisindeki trafikte özellikle elektrikli motorla ilerleyebiliyor olmak, yani tüketimsiz sürüş İstanbul gibi büyük şehirlerin ilacı. Otomobilin süspansiyon sistemi konfor odaklı, ne çok sert ne çok yumuşak bir ayar söz konusu. Arka koltuklarda oturanları şık arka tasarımın meyvesi spoylerin rüzgâr sesi karşılıyor. C-HR'nin yalıtımında biraz daha çalışılabilir hissi veriyor. Rekabetçi, fiyatı, şık tasarımı ve düşük tüketimiyle Türkiye'ye hibridi öğretmeye geliyor.

Yazı: Volkan Demirkuşak
Madrid, İspanya

SONUÇ

Rekabeti kızıştıracak

Tasarımı, hibrit motoru ve rekabetçi fiyatıyla Toyota'nın en çok satacağı modellerin başında gelecek. Duyumlarımıza göre fabrikada sipariş, bayilerde de talep heyecanı yaşanıyor. Türk mühendis Mehmet Fatih Kale ve ekibinin imzasıyla yollara çıkan C-HR şimdiden rekabeti kızıştıracak gibi...

Fransız devrimi

Daha önce bir Peugeot kullandınız ve gürültücü buldunuz ya da eski robotize otomatik şanzımanı sevmiyordunuz. Bütün bunları unutun ve 3008'e kulak verin.

Eğer varsa, Fransız otomobilleri ile ilgili önyargılarınızı unutun. Tamamen sıfırdan bir sayfa açın ve yeni Peugeot 3008'i öyle inceleyin. Kesinlikle pişman olmayacaksınız.

Evet, Peugeot kötü bir dönem geçirdi. Özellikle 307 modeli sorunlu olarak hatırlanıyor. Ayrıca birçok eski Peugeot otomobilinin de fazla gürültücü olduğu gibi bir izlenim var. Tüm bu önyargılar, mevcut 308 modelinin hak ettiği satış başarısını elde etmesini engelliyor. Bana kalırsa, şu anda kompakt sınıfın en iyi otomobillerinden biri Peugeot 308 ve kesinlikle o da fazladan ilgiyi hak ediyor. Kısaca Fransız marka önemli bir atılım içinde ve yeni modellerine önyargısız bakmayı hak ediyor. Şimdi asıl konumuz Peugeot 3008'e gelelim. Bildiğiniz gibi önceki nesil 3008 ve 5008 MPV sınıfındaydı. Fransızlar 3008'i crossover olarak adlandırsa da kullanıcı algısı MPV olduğu yönündeydi. Bu otomobiller az tüketen motorları, konforları ve fonksiyonel kabinleri gibi özellikleriyle aslında ihtiyaçları tam olarak karşılıyordu ama tıkırtı problemleri vardı. Hatta önceki nesil 5008'e sahip olan bir arkadaşım, 70 binde olan otomobili için artık konuşmaya başladı diyor. Yine de otomobilinden vazgeçemiyor çünkü ihtiyaçlarını en iyi karşılayan model o. Tabii bir de eski robotize otomatik şanzımanlardan hoşlanmayanlar var. Neyse ki bu problem çoktan giderildi. EAT6 adı verilen konvansiyonel otomatik şanzıman artık birçok Peugeot modelinde görev yapıyor. Yeni Peugeot 3008 ile ilk önce Paris Otomobil Fuarı'nda tanışmıştım. Tasarımı ve yeni nesil i-Cockpit kabini beni büyüledi. Ama kesin karar için bir de kullanmak lazımdı. Peugeot Türkiye'nin davetiyle gittiğimiz İtalya'da bütün motor seçenekleriyle yeni modeli kullanma fırsatı buldum. Açıkçası beklediğimin çok üstünde bir kaliteyle karşılaştığımı itiraf etmek istiyorum. Tasarımından bahsetmek istemiyorum çünkü göreceli bir kavram ama çok dikkat çektiği kesin. En önemlisi Peugeot'nun iddia ettiği gibi gerçek bir SUV görüntüsüne sahip olmuş. İçine bindiğinizde ise gerçekten büyüleniyorsunuz. Tasarım çok başarılı ve ilk nesil i-Cockpit'lerin gösterge tablosunu görememe gibi problemleri de tam olarak giderilmiş. Donanım çok zengin. Elbette

Fransız otomobillerine karşı önyargınız varsa, tamamen kurtulun ve Peugeot 3008 için sıfırdan yeni bir sayfa açın, kesinlikle hak ettiğini söylemek mümkün

Yeni nesil i-Cockpit, kullanıcıyı kendine bağlıyor. Hatta otomobilden inmek istemiyorsunuz. Kalite çok yüksek ve ses yok!

Stopları birleştiren siyah bölge, Peugeot'nun yeni marka kimliklerinden biri

biz hep Allure ve GT-Line gibi üst donanım paketlerini kullandık ama baz modelde dahi tatmin edici bir ekipman sunuluyor. Örneğin dijital gösterge paneli en uygun fiyatlı modelde bile standart. Bu göstergeleri beş farklı tasarımla kullanabiliyorsunuz. Modunuza çok iyi uyum sağlayan 3008, üç farklı kokusuyla kendinizi nasıl hissediyorsanız, kabini de ona uygun bir kokuyla dolduruyor. Masaj özellikli koltuklar da çok başarılı. Kendi adıma, yaklaşık 200 km boyunca, otomobili sürekli masaj modunda kullandım. Kaliteye gelince, malzemeler ve işçilik ilk anda çok başarılı olduğu izlenimini uyandırıyor. Bunu en iyi bozuk yollarda anlıyorsunuz. Test rotasında toprak parkur da vardı. Fakat yeni 3008'den kulağınızı rahatsız edecek hiçbir tıkırtı gelmedi. Genel olarak çok sessiz bir otomobil. Direksiyon hissi de mükemmel. Hatta bir ara acaba direksiyon sistemini BMW ile ortak mı geliştirmişler diye espri bile yaptık aramızda. Yüksek yapılı bir araç olmasına rağmen yol tutuş kabiliyeti çok yüksek. Bologna'nın virajlı dağ yollarında kullanıcısına büyük güven veren 3008, dinamik olarak üstünde fazlaca çalışılmış, yüksek mühendislik eseri bir araç izlenimi veriyor. Motorlara gelince, 180 HP'lik 2.0 lt'lik dizel maalesef Türkiye'ye gelmiyor. 165 HP'lik 1.6 lt THP de çok keyifli bir seçenek. Ama bizde daha çok 1.2 lt turbo 130 HP ve 1.6 lt BlueHDi 120 HP'lik motorlar satılacak. Her iki ünite de tatmin edici bir performansa sahip. Özellikle dizel motor 300 Nm'lik torkuyla 3008'i rahat taşıyor.

EAT6 otomatik şanzıman, 3008'e de çok iyi uyum göstermiş

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kapılı, 5 kişilik SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4447 x 1841 x 1624 mm, aks aralığı 2675 mm, boş ağırlık 1315 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/65 R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı dört silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1560 cc hacim, 3500 d/d'de 120 HP güç, 1750 d/d'de 300 Nm tork

Performans

0–100 km/s ..... 11.6 sn
Maksimum hız ..... 181 km/s
Yakıt tüketimi..... 4.2 lt/100 km

Fiyat

Peugeot 3008 1.6 BlueHDi EAT6 ... 109.900 TL

Daha da önemlisi, Fransız markanın zaten hep iyi olduğu yakıt tüketimi konusu. Hem benzinli hem de dizel motorlar,otomatik şanzımanla dahi çok tutumlu. Altı ileri EAT6 otomatik şanzıman ise zaten artık tanınıyor. Çift kavramalılar kadar hızlı ve performanstan da çalmıyor. 3008'den çok etkilendim. Hatta bir tane almayı bile düşünüyorum.

Yazı: Mert Yılmaz
Bologna, İtalya

SONUÇ

En iyi Fransız mı?

Peugeot 3008 için son dönemde kullandığım en rafine Fransız otomobili yorumunu yapabilirim. Neredeyse kusursuza yakın özelliklere sahip. İçi oldukça kaliteli, malzemeler özenli ve en önemlisi sessiz. Motor ve şanzımanlar ise zaten daha önce kendini kanıtlamıştı. Haklılığım şuradan belli, Türkiye'ye gelen ilk parti hemen satıldı. İnsanlar galiba 3008'i bekliyormuş...

Kompakt İspanyol tazelendi

Seat'ın en çok satan modellerinden biri olan Leon, küçük bir makyaj operasyonu geçirdi. Yenilenmiş Leon'da dış tasarımdaki küçük dokunuşlardan çok, 8.0 inçlik bilgi ekranı ve yeni güvenlik özellikleri öne çıkıyor.

Türkiye'de 2016 Ekim ayına kadar en çok satan ikinci kompakt hatchback olan Seat Leon makyajlandı. Barselona'da kullanma imkânı bulduğumuz yenilenmiş Leon, 2017'nin ilk çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak. Leon'un makyaj operasyonunda klasik bir VW Grubu stratejisi olarak dış tasarımına çok fazla dokunulmamış. Seat Tasarım Direktörü Alejandro Mesonero Romanos bunu "Yeni Seat Leon da her şey değişmesine rağmen aslında hiçbir şey değişmedi diyebiliriz. Çok cazip bir model olan Leon'un imajını değiştirmek gerekmiyor, sadece güçlendirmek ve tazelemek gerekiyordu" diye özetliyor. Yenilenmiş Seat Leon'da ön ve arka bölüm daha keskin hatlara sahip hale gelirken, yatay çizgilerin belirginliği ön ve arkada azaltılmış. Bir başka yenilik ise otomobilin algılanan büyüklüğünü artırmak için ızgarayı daha zengin bir krom kullanarak, 40 mm daha büyütmek olmuş.

Lansmanda otomobilin makyaj operasyonuyla ilgili en çok dikkatimi çeken detaylar iç mekândakiler oldu. Özellikle 8.0 inç büyüklüğündeki yeni multimedya ekranı Leon'u daha yüksek bir seviyeye taşıyor. Media System plus, 8.0 inçlik ekranı ile kullanım kolaylığı sunarken, yeni nesil bilgi eğlence sistemlerinin en iyileri arasında yer alıyor. Merkezi gösterge panelinde kolaylıkla ulaşılabilen kablosuz şarj ünitesi akıllı telefon şarjını kablosuz yapmayı mümkün kılıyor ve tavan anteninin otomatik eşleşmesi sayesinde daha iyi bir sinyal çekişi sağlıyor. Full Link hemen hemen tüm akıllı telefon kullanıcıları için bağlanabilirlik dünyası anlamına geliyor. MirrorLink'in yanı sıra Full Link, Apple CarPlay ve Android Auto (Türkiye'de henüz kullanılmıyor) fonksiyonlarını da içeriyor.

Makyajlanmış Seat Leon'un en önemli yenilikleri arasında gelişmiş sürücü destek ve güvenlik sistemleri yer alıyor. Opsiyonel trafik sürüş asistanı, adaptif hız sabitleme sistemi, acil durum asistanı ve uzun far asistanı bu teknolojilerin başlıcaları.

Yeni Seat Leon'un geniş motor yelpazesi, dizel ve benzinli versiyonları kapsıyor. Dizel motorlar arasında 115 HP gücünde yeni bir 1.6 TDI motor bulunuyor. Bu motor hem otomatik hem de manuel şanzımanla sunuluyor ve 4.0 lt/100 km'lik düşük yakıt tüketimi ile dikkat çekiyor. Seat Leon'da sunulan benzinli motorların gücü 110 HP ile 150 HP arasında değişirken, 1.0 litre TSI üç silindirli 115 beygir gücündeki motor en yeni ve farklı versiyonu oluşturuyor. Bu Ecomotive motor 4.4 lt/100 km'lik düşük yakıt tüketimi ile dikkat çekerken, CO_2 emisyonu da ortalama 102 g/km seviyesinde kalıyor.

115 HP'lik 1.0 lt TSI motor yeni

Leon kullanıcıları artık telefonlarını kablosuz şarj edecek

8.0 inçlik multimedya sistemi Leon'un en önemli yeniliklerinden

Yazı: Yaman Yılmaz
Barselona, İspanya

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 4282 x 1816 x 1459 mm aks aralığı 2636 mm, boş ağırlık 1225 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/55 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri çift kavramalı otomatik

Motor
3 silindirli, DOHC, 12V, turbo, silindir hacmi 999 cc, güç 5000-5500 d/d'de 115 HP, tork 2000-3500 d/d'de 200 Nm

Performans
0-100 km/s..... 9.6 sn
Maksimum hız..... 202 km/s
Ortalama tüketim.....4.4 lt/100 km

Baz fiyat
Seat Leon 1.0 TSI..... Belli değil

SONUÇ

Seat, yenilenmiş Leon'da zaten iyi olan ve rağbet gören bir paketi daha da parlak hale getirmiş. Küçük dokunuşlarla yenilenen tasarım, daha modern bir iç mekân, ekonomik motor seçenekleri ve yeni güvenlik sistemleri Leon'un sınıfındaki en çok tercih edilen otomobillerden biri olma iddiasını koruyacağa benziyor. Cupra hayranlarına da buradan küçük bir sır vereyim. Yenilenmiş Leon Cupra'nın motoru artık 300 HP güç sunacak.

BMW LIFESTYLE ÜRÜNLERİ ARTIK SİZE DAHA YAKIN!

BMW Lifestyle dünyasında orjinal parça ve aksesuarlar
www.oztorunshop.com'da sizleri bekliyor.

oztorunshop.com
oztorunshop

Benzersiz ol!

Uzun bir süredir yenilenmeyi bekleyen sempatik otomobil Citroen C3, karşımıza bambaşka bir kimlikle ve sürpriz donanımlarla çıktı.

Fransız otomobillerinin son dönemde büyük bir gelişim içinde olduğu gayet net ve açık bir şekilde gözler önünde. Özellikle PSA Grubu'nun kalite algısı yönünde kazandırmak istediği imaj çalışmalarının meyvesi yavaş yavaş alınmaya başlandı.

İşte bunun en son örneklerinden biri de Citroen'nin karşımızda üçüncü nesliyle duran yeni C3 modeli. 2009 yılında üretilmeye başlanan ikinci jenerasyon C3, bu yıla dek üretildi.

Üçüncü jenerasyonda ise kalite, teknoloji, imaj, konfor ve algısının tamamen değiştiği bir otomobille karşı karşıyayız. Citroen yetkilileri bu otomobilin ikonik bir model olacağını ve sınıfında değişim yaratacağına inanıyor. Kişiselleştirme konusunda birbirinden farklı 36 kombinasyona sahip olan yeni C3, ayrıca dokuz gövde rengiyle üretiliyor. Beş kapılı gövdeye sahip yeni C3, pratik olmasının yanı sıra 3.99 metrelik toplam uzunluğu ile de kompakt sınırlar içerisinde yer alıyor. 10.7 metrelik dönüş yarıçapı ile de oldukça kıvrak olan yeni C3'ün bagajı 300 litrelik bir hacme yaklaşıyor, bu da pazardaki en yüksek değerlerden birisi.

Yeni Citroen C3'ü ülkemizin doğayla iç içe olan şehirlerinden biri olan Sinop'ta kullanma fırsatı bulduk. Samsun'a doğru yapacağımız 190 km'lik rota boyunca yeni C3'ü farklı zemin şartlarında test etme fırsatı bulduk. Yeni C3'ün direksiyonuna oturduğum anda bana birkaç yıl önce C4 Cactus'te yaşadığım rahatlık hissini yeniden yaşattı. Özenle işlenmiş döşemelere sahip ev konforundaki koltuklar bu otomobili konforlu olmak anlamında öne çıkarıyor. Hem otomobilin crossover'lara gönderme yapan yapısı hem de yüksek konumlu yatay konsol sayesinde C3, iç mekân ferahlığı anlamında segmentinde fark yaratıyor.

Yeni Citoren C3, sınıfındaki rakipleriyle kıyaslandığında en geniş iç mekan hacmini sunuyor. Gösterge paneli ve koltuk tasarımlarındaki genişliğin görsel algısı 1379 mm'lik (önceki modelden 2.0 cm daha fazla) omuz genişliği ile onaylanıyor. Arka koltuk yolculara sunulan diz mesafesi de sınıfının en iyilerinden. 130 mm ile bir önceki versiyondan 22 mm daha fazla diz mesafesi sunuyor.

Yeni C3, sıradanlıktan uzak bir tasarımla karşımıza çıkıyor

Citroen köklerinde konfor imajını yeniden kazanmak adına bu değere de çok önem veriyor.

Bu bağlamda Citroen'in konfor anlamındaki yeni stratejisi markanın Citroen Advanced Comfort programı içinde yer alıyor. Bu yenilikçi program; darbe sönümleme, gövde stabilitesi, akustik, koltuklar, iç mekân, ışık seviyesi, ergonomi ve modüler düzen gibi çok sayıda ve her türden parametreyi içine alıyor. Şimdi sizi daha önce herhangi bir otomobilin standart donanımları arasında görmediğiniz çok farklı bir özellikle tanıştıracağım. Citroen ConnectedCam...

Sistem, yolculuk süresince dikiz

Ev konforundaki koltuklar son derece rahat

Çizilmeye ve küçük hasara karşı Airbump imdada yetişiyor

Şerit asistanı, 65 km/s üstü hızlarda devreye giriyor

aynasına yerleşimli HD kamera aracılığıyla çekilen fotoğrafları ve videoları paylaşmaya imkânı tanıyor ve aynı zamanda kaza anlarını ya da yol koşullarını kayıt altına alabiliyor.

Yeni C3'ü tanıdıktan sonra isterseniz biraz da sürüş özelliklerinden bahsedelim... Yukarı da değindiğim gibi otomobili 190 km boyunca kullandık. Özellikle yolun ilk kilometreleri bozuk, yer yer kırıcı diye tabir ettiğimiz bir asfalt bölümden oluşuyordu. Bu noktada yeni C3'ün kabin izolasyonu anlamında bir hayli geliştiğini söyleyebilirim. Fakat zeminin biraz daha sertleştiği noktalarda amortisörlerin darbeleri doğru bir şekilde absorbe edebildiği konusunda halen şüphelerim var. Sinop'tan Samsun'a doğru otoyola çıktığımızda özellikle rüzgâr sesi ve kabin gürültüsünün minimize edildiğini gördüm. Kullandığım otomobil dizel olmasına rağmen motor devrini çok yükseltmediğimiz sürece kabindeki ses son derece makul seviyelerde.

Peki bu sırada kaputun altında neler oluyor? Kullandığım otomobil beş ileri manuel şanzımana sahip dizel versiyon bir C3'tü. İki dizel seçeneğe sahip olan 1.6 lt'lik BlueHDi motorlardan biri 75 diğeri ise 100 HP'lik güç üretiyor. 100 HP'lik versiyonu kullanmış olmama rağmen otomobilin daha fazla güce sahip olduğu kanaatindeyim. BlueHDi teknolojisiyle birlikte emisyon anlamında daha kabul edilebilir salınımlar yakalamak adına PSA Grubu'nun bu modellerde güçleri biraz düşürme yoluna gittiği gözlemleniyor.

Benzinli versiyonda ise üç silindirli 1.2 lt'lik ünite kullanılıyor. 82 HP gücündeki motora da beş ileri manuel şanzıman eşlik ediyor.

Bu şirin ve sempatik otomobili otomatik şanzımanla satın almak isteyen kullanıcıların ise biraz daha beklemeleri gerekecek. Şubat 2017 itibarıyla otomatik şanzımana sahip versiyonun siparişlerinin alınacağını söyleniyor. Bu otomobil, EAT6 otomatik şanzıman ve turbo beslemeli benzinli bir üniteye sahip olacak. Bize göre ilk etapta sadece manuel şanzıman giriş yapmak böylesine şirin ve sempatik bir otomobil için gerçekten de zor. Fakat şubat ayında sonra yeni C3 sınıfında dengeleri değiştirebilir.

Yazı: Ahmet Armağan
Sinop, Türkiye

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kapılı, 5 kişilik HB, uzunluk x genişlik x yükseklik 3996 x 1749 x 1490 mm, aks aralığı 2539 mm, boş ağırlık 1090 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/55 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 5 ileri manuel şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1560 cc hacim, 3750 d/d'de 100 HP güç, 1750 d/d'de 254 Nm tork

Performans
0–100 km/s ..... 10.6 sn
Maksimum hız ..... 184 km/s
Yakıt tüketimi..... 3.7 lt/100 km

Fiyat
Citroen C3 1.6 BlueHDi 100 ..... 71.700 TL

SONUÇ

Peki ya otomatik?

Citroen Türkiye, yeni C3'le birlikte pazara hem benzinli hem de dizel versiyonda manuel şanzımanla birlikte giriyor. Öncelikli olarak kadınların bu şirin otomobili tercih edeceğini düşünürsek, bu bir handikap. Hemen telaşa kapılmayın. Şubat ayı itibarıyla daha güçlü bir benzinli motorla beraber yeni C3, EAT6 otomatik şanzımana da kavuşuyor. Niyeti olanlar biraz daha sabretmeli...

X = güç + konfor

Opel'in küçük SUV modeli Mokka, makyaj operasyonundan sonra isminin sonuna X takısı ekledi. Makyajla birlikte birçok yeni özellikler de kazanan Mokka X, rekabete elini güçlendirerek geri dönmüşe benziyor.

Dünyada yükselen kompakt SUV trendine Opel'in cevabı 2012 yılında Mokka ile olmuştu. 2013 yılında satışa sunulduğunda kaslı tasarımıyla ilgi çekmeyi başaran Mokka, geçtiğimiz aylarda makyajlı versiyonuyla ülkemizde de satışa sunuldu. Türkiye'de 1.4 litrelik turbo benzinli ve 1.6 litrelik turbo dizel motorlarla satılan Mokka X, her iki motor seçeneğinde de otomatik şanzıman opsiyonu sunuyor. Dört tekerlekten çekiş sistemli Mokka X'i yine her iki motor seçeneğinde de tercih edebiliyorsunuz.

Opel Mokka X'in Türkiye'de çok sıkı rakipleri var. Bunlardan en önemlileri ise dört tekerlekten çekiş sistemi sundukları için Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Mazda CX-3 ve Fiat 500X iken Honda HR-V, Peugeot 2008 ve Renault Captur'u de sayabiliriz. Aslında Nissan Qashqai ve Renault Kadjar Mokka X'in direk rakipleri olmasa da, fiyatlara baktığımızda hemen hemen birbirine yakın olduklarını belirtmeliyim. Opel Mokka X'in başlangıç fiyatı 81 bin 600 TL, Nissan Qashqai ise 81 bin 100 TL'den başlıyor. Renault Kadjar da 83 bin 100 TL'lik bir fiyat etiketiyle başlangıç seviyesine sahip..

Peki, makyajla birlikte Mokka X'te neler değişti biraz da ona bakalım... Mokka X'in ön görünümü Opel'in gelecek tasarım stretejisine uyumlu şekilde, kanat şekilli ön ızgara ve çift kanat görünümlü LED gündüz farlarına kavuşmuş. Ön tampon daha geniş, sağlam ve kaslı bir duruşa sahip. Arka tarafta ise yine aynı kaslı duruş sağlanmış. İçeride de Astra'nın başarısından ilham alan yatay gösterge paneline yer verilmiş.

Geliştirilmiş sürüşe duyarlı Full LED ön farlar (AFL+) gece daha güvenli sürüş vaat ediyor. Bu sistem daha önceki modelde yer alan Bi-Xenon AFL+'nın yerini almış. Uzun far asistanı içeren sistem, sürüş hızı ve direksiyon açısı gibi etkenlere otomatik adepte olabiliyor. Ardından en uygun aydınlatma modunu otomatik olarak seçiyor. Opel Eye ön kamera ise trafik işaret takibi, şerit takip uyarısı, takip mesafesi göstergesi ve LED

Makyajla birlikte en büyük yenilik far gruplarında yaşanmış

Ergonomik olarak sıkıntılı olmayan kabinde malzeme kalitesi de başarılı

Direksiyon ısıtma donanımı, sınıfının ilklerinden

Rakipsiz olan ön far sistemi, geceyi gündüze çevirebiliyor

yansımalı uyarı göstergesi ile ön çarpışma uyarı sistemlerini destekleyerek güvenli sürüşe katkı sağlıyor. Mokka X'in kaputunun altında artık Opel'in ürün gamının en çok tercih edilen motorlarından 1.6 litrelik turbo dizel ünite yer alıyor. 136 HP güç ve 320 Nm tork üreten bu motor 1.6 litrelik dizeller arasında en güçlü olanlardan biri olarak dikkat çekiyor. Dizel bir motor olmasına rağmen sessizlik konusunda da neredeyse benzinli ünitelere kadar başarılı bir iş çıkarıyor. Opel mühendisleri özellikle yalıtım konusuna çok fazla mesai harcamışa benziyor. Altı ileri konvansiyonel şanzımanla kombine edilen motor düşük devirlerden itibaren canlı bir karaktere sahip. Mokka X, çift kavramalılar kadar seri olmasa da konforlu vites geçişleriyle sürüş keyfine katkı yapan bir şanzımana sahip. Düşük devirlerden itibaren sunulan yüksek tork sayesinde akıcı bir sürüşe sahip oluyorsunuz. Yakıt tüketimi konusunda ise en ciddi rakipleri Nissan ve Renault'ya karşı biraz geride kalabiliyor. Mokka X 1.6 CDTi AT'nin 100 km'de ortalama fabrika verisi yakıt tüketimi 5.0 litre olarak verilirken, Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic'in yakıt tüketim değeri ise 4.6 litre olarak açıklanıyor. Yakıt tüketiminin rakiplerine göre yüksek kalmasının en önemli sebebinin ise şanzıman olduğunu söylersek yanılmış olmayız. Yol tutuş konusunda yüksek yapısına rağmen başarılı bir iş çıkaran Mokka X, sınıfının en güvenli otomobillerinden biri olmayı başarıyor. Orta sertlikte süspansiyonuyla bozuk zeminlerde biraz rahatsızlık yaratsa da, sert girilen virajlarda dahi yana yatma eğilimi çok az.

Kabinde kullanılan malzeme kalitesi sınıfının en iyilerinden sayılabilir. Donanım olarak da yine rakiplerinden eksiği yok ama fazlası var. Sınıfının en iyi ön farlarına sahip Mokka X, gece yolculuklarınızı çok daha güvenli ve keyifli hale getiriyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu

18 inçlik alaşım jantlar, güçlü duruşa katkı sağlıyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kapılı, 5 kişilik SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4275 x 1780 x 1658 mm, aks aralığı 2555 mm, boş ağırlık 1462 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/55 R18

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, turbo dizel, 1598 cc hacim, 3500 d/d'de 136 HP güç, 2000 d/d'de 320 Nm tork

Performans
0–100 km/s ..... 10.9 sn
Maksimum hız ..... 188 km/s
Yakıt tüketimi..... 5.0 lt/100 km

Fiyat
Opel Mokka X 1.6 CDTi AT..... 95.400 TL

SONUÇ

Eksiklerini tamamlamış

Opel Mokka X, kapsamlı makyajla birlikte zorlaşan rekabette elini güçlendirmeyi başarmış. Nissan Qashqai ve Renault Kadjar ana rakibi olmasa da, fiyat politikasıyla gözünü onlara dikmişe benziyor. Mokka X, güçlü dizel motoru, zengin donanımı ve başarılı yol tutuşuyla satışlarını artıracağının sinyallerini güçlü şekilde veriyor.

Kia Cerato 1.6 CRDi DCT

Kompakt sedan sınıfı rekabetin çok sıkı yaşandığı bir sınıf olmasının yanı sıra ülkemizde de en çok aracın satıldığı segmentlerden biri. Kia da bu segmentte yer alan Cerato modelinin üçüncü nesil makyajlı versiyonunu ülkemizde satışa sundu.

Üretimine 2003 yılında başlanan Cerato, Güney Koreli markanın satış anlamında amiral gemisi modeli olmayı başarmıştı. 2013 yılında üçüncü nesliyle satılmaya başlanan Cerato, ilk etapta Türkiye'de satılmadı. Fakat makyajlandıktan sonra yükselen Türkiye pazarında geride kalmak istemeyen Kia, Cerato ile tekrar sınıfa giriş yaptı.

Ülkemizde 1.6 litrelik benzinli ve dizel motorlarla satılan Cerato, benzinli seçeneğinde konvansiyonel otomatik şanzıman sunarken, dizel motor seçeneğinde sadece yedi ileri çift kavramalı DCT şanzıman sunuyor. Satış anlamında dizel motor seçeneğinin çok daha büyük bir dilime sahip olacağını düşünürsek, bu seçim çok daha sağlıklı olmuş. Comfort ve Concept Plus isimli iki donanım seçeneği mevcut olan Cerato'da, en yüksek donanım seçeneği olan Concept Plus'ı sadece dizel motor seçeneğinde satın alabiliyorsunuz. Rakiplere baktığımızda ise aslında çok geniş bir liste karşımıza çıkıyor. Bütün rakiplerini buraya yazmaya kalkarsak sayfalarımız yetmeyecektir çünkü ülkemizin en geniş pazarından bahsediyoruz. Kardeş marka Hyundai Elantra ile karşılaştırırsak eğer; dizel motorlu ve DCT şanzımanlı Elantra'nın başlangıç fiyatı 85 bin TL'yken yine dizel motorlu DCT şanzımanlı Cerato'nun başlangıç fiyatı ise 78 bin 900 TL'den başlıyor. Geçmiş yıllarda Hyundai'den daha yüksek fiyat politikasına sahip Kia'nın, Cerato ile bu trendi tersine çevirdiğini görüyoruz. Makyajdan sonra çok daha agresif bir ön yüze kavuşan Cerato, markanın yeni tasarım kimliğinin izlerini fazlasıyla taşıyor. Arka tarafta ise ön taraf gibi radikal bir değişiklik göze çarpmıyor. Kabinde de çok fazla değişikliğe yer verilmezken, malzeme kalitesi ve işçilik anlamında sınıfının gerisinde kalmıyor. Kabinde tek eleştiri noktası ise rakiplerine göre çok daha küçük kalan multimedya ekranı oluyor. Özellikle büyük ekranlara alışanlar için Cerato'nun multimedya ekranına alışmak pek de kolay olmayacaktır.

Hyundai ve Kia'nın yeni dizel motoru Cerato'da da kendine yer bulmuş. 136 HP güç ve 300 Nm tork değeri ile sadece kâğıt üstünde değil yolda da sınıfının en performanslı modellerinden biri olan Cerato, alt devirlerden itibaren canlı bir sürüş karakterine sahip. Akıcı sürüşte en büyük rollerden biri de hiç şüphesiz DCT şanzımanın oluyor. Yedi ileri çift kavramalı şanzıman, hem seri hem de konforlu geçişlere sahip. Fakat sıkışık trafikte ısınma problemiyle karşılaşmanız biraz can sıkıcı olabiliyor.

Makyajla birlikte agresif bir ön tasarıma kavuşan Cerato artık daha sportif görünüyor

482 litrelik bagaj hacmi, sınıfının en iyisi olmasa da, ideal yükleme alanı sunuyor

Ön tasarımın aksine arkada fazla bir yenilik yok

Küçük multimedya ekranı, sınıf standartlarının altında

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4560 mm x 1780 mm x 1445 mm, aks aralığı 2700 mm, boş ağırlık 1310 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/55 R16

Güç aktarımı

Önden çekişli, 7 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, turbo dizel, 1582 cc hacim, 4000 d/d'de 136 HP güç, 1750 d/d'de 300 Nm tork

Performans

0-100 km/s.....10.8 sn
Maksimum hız..... 190 km/s
Ortalama tüketim.....4.6 lt/100 km

Baz fiyat

Kia Cerato 1.6 CRDi DCT..... 78.900 TL

SONUÇ

Konforlu süspansiyon, çift kavramalı şanzıman, performanslı motor

Küçük multimedya ekranı

Konforlu süspansiyona sahip Cerato, ülkemiz yol koşulları için ideal bir kullanım sunabiliyor. Normal, comfort ve sport isimli üç farklı sertlik ayarı sunan direksiyon sistemini sınıfının en iyisi olmasa da, tatmin edici tepkilere sahip. Özellikle şehir içi kullanımlarda yumuşaklığı ile rahat manevra yapılabilmesine olanak sağlıyor. Yakıt tüketimine geçtiğimizde ise yine çift kavramalı şanzımanın önemini bir kez daha görüyoruz. Konvansiyonel şanzımanlara göre yakıt tüketim değerini aşağıya çekmede daha başarılı olan DCT şanzıman, Cerato'ya fabrika verisi ortalama 100 kilometrede 4.6 litrelik bir tüketim değeri veriyor. Gerçek yol koşullarında ise ortalama 5.5 lt/100 km tüketim değerlerinde dolaşmanız çok da zor olmuyor.

Bagaj kapasitesi ise sınıfının ortalarında yer alıyor. Fiat Egea Sedan'ın 520 litrelik bagajı karşısında Kia Cerato 482 litrelik bir hacme sahip. Fakat Hyundai Elantra'nın 458 litrelik hacmini geçmeyi başarıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar

HONDA
The Power of Dreams

Yeni Honda Civic

YENİ YILDA YENİ HAYALLER İÇİN

Yeni Honda Civic, etkileyici tasarımıyla hayalleriniz için yola çıkmaya hazır. 2017 gelmeden Honda Showroom'larına gelin, onunla tanışmak için daha fazla beklemeyin.

honda.com.tr · h2.com.tr
facebook.com/HondaTR · twitter.com/HondaTR · instagram.com/hondatr

6 YIL veya 150.000 km Honda Garantisi

Honda Finans

Ford Ranger Wildtrak 3.2

Ford Ranger Wildtrak, 3.2 litre hacmindeki motoruyla Ranger ailesinin en güçlü üyesi konumunda. 200 HP güç ve 470 Nm tork üretiyor. Peki, ailenin en güçlüsü Wildtrak küçük kardeşlerinden ne kadar becerikli?

Hayatımıza 1981 yılında giren Ford Ranger yıllar içerisinde sınıfındaki yerini sağlamlaştırdı. 2015 yılında Avrupa'nın en çok satan pick-up modeli olan Ranger artık çok daha güçlü. Adına eklenen Wildtrak ibaresiyle birlikte 3.2 litre hacmindeki motora kavuşan model rekabet konusunda oldukça rahat. Sınıfının en büyük motor hacmine sahip olan Ranger Wildtrak'ın mücadele edeceği tek bir rakip var, Volkswagen Amarok V6.

Ailenin en büyüğü Ranger Wildtrak'da görev yapan 3.2 litre hacmindeki motor sadece altı ileri otomatik şanzımanla tercih edilebiliyor. Ford Ranger Wildtrak 147.840 TL'den satışa sunuluyor. En yakın rakibi Volkswagen Amarok ise 144.790 TL'den satışa sunuluyor. Ford Ranger Wildtrak fiyatıyla en pahalı pick-up konumunda yer alıyor.

Ranger Wildtrak doğası gereği güçlü bir görünüme sahip. Tamponla iç içe yerleştirilmiş büyük hava girişlerine ve siyah parlak renge sahip ön ızgara modelin güçlü görünümünü öne çıkartıyor. 18 inç boyutundaki jantlar Wildtrak'ın heybetli görünüme oldukça katkı sağlamış. Turuncu rengiyle doğa ve arazi ruhunu meraklı gözlere sürekli vurgulayan modelin tavan rayları, yan basamakları, krom ve siyah barlar ise modelin tasarımını bütünleştiren şık detaylar arasında.

Wildtrak donanım konusunda oldukça cömert. Bir otomobilde bulmak isteyeceğiniz neredeyse her donanıma sahip olan modelde, çift bölgeli otomatik klima, geri görüş kamerası, yağmur ve far sensörleri, hız sabitleme sistemi, 8.0 inçlik Ford Sync II multimedya sistemi gibi daha birçok donanım sunuluyor.

Modelin iç tasarımı da tıpkı dışı gibi bütünlüğe sahip. Wildtrak'ın elektrikli koltuklarında kullanılan renklerin gövde renginde olması aracın üzerinde çok çalışıldığını kanıtlıyor. Siyah ve turuncu gövde rengine sahip koltuklarla sınırlı kalmayan iç tasarım detayları konsolda da kendini gösteriyor. İç tasarımın neredeyse tamamında kullanılan turuncu dikişler Wildtrak'ın özel bir model olduğunu sürücüsüne sürekli vurguluyor. Ranger Wildtrak bir arazi aracından beklenen fonksiyonelliği fazlasıyla sunuyor. Eşya gözleri bakımdan zengin olan model yaşam alanı konusunda boyutlarının avantajını kullanıyor. Diğer Ford modellerinden tanıdığımız ve görevini iyi yapan multimedya sistemi direksiyon üzerinden çok rahat ve hızlı bir şekilde kontrol edilebiliyor.

Wildtrak malzeme kalitesi bakımından sınıfında en ön sıralarda yer alıyor. Direksiyona ilk dokunduğunuz anda tanıştığınız yumuşak malzemenin güzel bir his uyandırdığını belirtmek gerek. Ayrıca bu yumuşak malzeme modelin belirli bölümlerinde değil çoğu kısmında kullanılıyor.

Yakıt tüketimi 10.0 lt/100 km'nin altına inmiyor

200 HP'lik güç sayesinde hızlanma çok başarılı

Bu buton arazide çok işinize yarıyor

Wildtrak, binek otomobil konforuna sahip

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 4 kapılı pick-up, uzunluk x genişlik x yükseklik 5359 mm x 1850 mm x 1815 mm, aks aralığı 3220 mm, boş ağırlık 2203 kg

Yürüyen aksam
McPherson ve helezon yaylı ön, sabit akslı ve yaprak yaylı arka süspansiyon, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 265/60 R18

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekiş, 6 ileri otomatik ş.

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 3198 cc hacim, 4000 d/d'de 200 HP güç, 1500 d/d'de 470 Nm tork

Performans
0-100 km/s.....10.6 sn
Maksimum hız..... 175 km/s
Ortalama tüketim.....8.7 lt/100 km

Baz fiyat
Ford Ranger Wildtrak..... 130.685 TL

SONUÇ

Performans, arazi kabiliyeti, binek otomobil konforu

Yakıt tüketimi yüksek, en pahalı pick-up'lardan

Yazı: Ersin Çelik
Fotoğraf: Fevzi Ondu

CELEBRATE NEW YEAR WITH A GREAT TIME TRAVEL

Bu yılbaşı, öncekilerden çok farklı. Sizi geleceğe değil; tarihin en çılgın, en eğlenceli ve en yaratıcı dönemine davet ediyoruz. Unutulmayan müzikleri ve cesur tarzıyla 80'ler partisi, Café Swiss'in zamana meydan okuyan lezzetleriyle birlikte yılbaşı gecesi Swissôtel The Bosphorus, İstanbul'da.

Mutlu Yıllar!

This new year will be very extraordinary. Because this year instead of welcoming the future, we head to the most colorful, creative and frantic time in history. A great New Year's party is waiting for you at Swissôtel The Bosphorus, Istanbul with the timeless tastes of Café Swiss and the memorable music and bold style of 80's.

Happy New Year!

CAFÉ SWISS

SWISSOTEL.COM

AMERICAS | ASIA PACIFIC | EUROPE | MIDDLE EAST

swissôtel THE BOSPHORUS ISTANBUL

Kaldığı yerden

Honda'nın uzun yıllar sessizliğini koruyan HR-V modeli sahalarda geri döndü. Peki yeni HR-V eski popülaritesini tekrar kazanabilecek mi?

Honda'nın 1999 yılında üretmeye başladığı HR-V modeli ülkemizde oldukça sevilmişti. Marka tarafından 2006 yılında üretimine son verilmesiyle uzun bir dönem sessiz kalan HR-V artık tekrar aramızda. Yeni HR-V ülkemizde 1.5 litre benzinli ve 1.6 litre dizel olmak üzere iki farklı motor seçeneğiyle sunuluyor. Sadece benzinli motorla kombine edilebilen otomatik şanzıman seçeneği dizel motorda bulunmuyor. Premium, Elegance ve Executive olmak üzere üç farklı donanımın sunulduğu model 89 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor. Honda HR-V'nin ilk nesli ülkemizde fazlasıyla beğeni toplayan bir model olmuştu. Döneminde tasarımıyla gözleri üzerine çeken model rakiplerine kıyasla oldukça dikkat çekiciydi. Bu sebepten olsa gerek trafikte karşılaştığım ilk nesil HR-V'ler bende eski bir otomobil hissi uyandırmıyor. Aksine uzun yıllar boyunca güncel kalabilen tasarımıyla alkışı hak ediyor. Bu durum ilk nesil için çok güzel fakat yeni HR-V için selefinin akıllarda kalan başarısını devam ettirmesi anlamına geliyor.

Honda'nın yeni tasarım felsefesinin izleri HR-V'de de kendini gösteriyor. Modelin ön kısmı diğer Honda modellerinden izler taşıyor. Logonun büyük boyutlarda kullanıldığı ön ızgara sayesinde marka kimliği öne çıkıyor. Siyah çamurluk korumalarıyla crossover ruhunun tasarımda vurgulandığı HR-V'de arka stopların büyüklüğü dikkat çekiyor. İlk nesil HR-V'de sunulan üç kapılı gövde tipine ithafen başarılı bir şekilde gizlenmiş arka kapı kolları ise modelin dinamik ruhunu yansıtmakta oldukça başarılı. Honda'nın çok yönlü ve pratik iç tasarım anlayışının izleri yeni HR-V'de de kendini gösteriyor. Sürücü odaklı tasarlanmış ön konsol sayesinde sürücü ihtiyaç duyduğu donanıma rahat bir şekilde ulaşabiliyor. Seyir halindeyken sürücünün sıklıkla ihtiyaç duyabileceği butonlar direksiyon üzerinde konumlandırılmış. Bu durum kalabalık bir görüntü oluştursa da kullanım kolaylığı açısından oldukça başarılı. Yeni HR-V'nin gösterge paneli ise üç farklı bölüme ayrılmış. Hız göstergesinin çevresine yerleştirilen ışıklar sayesinde sürücünün otomobili ekonomik kullandığı anlarda ışıklar yeşil renge bürünüyor. Bu özellik de ekonomik sürüşe oldukça yardımcı oluyor. İç tasarımın genelinde kullanılan piyano siyahı kaplamalar HR-V'nin kabinine şık bir görüntü katıyor. Konsola entegre bir şekilde konumlandırılmış Android işletim sistemine sahip 7.0 inç boyutundaki multimedya sistemi ise kolaylık sunmakta oldukça gayretli. Dokunmatik ekrana sahip sistem üzerinden Bluetooth, HDMI, Wi-Fi,

Honda HR-V, dizel-otomatik versiyona sahip olsa satış şansı çok daha yüksek olurdu

Honda'nın fonksiyonel kabin tasarımı izleri HR-V'de de tercih edilmiş

Büyük boyutlu stoplar oldukça dikkat çekiyor

16 inçlik alaşım jantlar, güçlü duruşa katkı sağlıyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

4 kapılı, 5 kişilik crossover, uzunluk x genişlik x yükseklik 4294 x 1772 x 1605 mm, aks aralığı 2610 mm, boş ağırık 1312 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/60 R16

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri manuel şanzıman

Motor

4 silindirli, DOHC, 1598 cc hacim, 4000 d/d'de 120 HP güç, 2000 d/d'de 300 Nm tork

Performans

0–100 km/s ..... 10.1 sn
Maksimum hız ..... 192 km/s
Yakıt tüketimi..... 4.0 lt/100 km

Fiyat

Honda HR-V 1.6 i-Dtec Elegance .... Belli değil

akıllı telefon senkronizasyonu ve daha bir çok özellik kumanda edilebiliyor. Ayrıca bu sistemden aracın yakıt tüketimi, sürüş verileri gibi bilgilere ulaşmak da mümkün. Honda yeni HR-V'nin iç tasarımında fonksiyonelliğin üzerinde fazlasıyla durmuş. Honda'nın Magic Seat adını verdiği koltuklar sayesinde koltukların alt kısmı da eşya gözü olarak kullanılmaya müsait. Bu alana yakıt deposunu ön koltukların altına yerleştirerek sunan Honda bu konuda övgüyü hak ediyor. Yeni HR-V'nin kabininde sunulan yaşam alanı ise oldukça fazla. 453 litrelik bagaj hacmine sahip modelin arka koltukları yatırıldığında bu hacim 1026 litreye kadar çıkabiliyor. Ferah bir kabine sahip olan modelin görüş açıları ise oldukça geniş. Bu durum da sürüş esnasında ferahlığı artırırken kullanımı da kolaylaştırıyor. Yeni HR-V malzeme kalitesi bakımından sınıf standartlarının gerisinde kalmıyor.

Honda, yeni HR-V'de 1.5 litre benzinli ve 1.6 litre dizel motor seçeneği sunuyor. Test aracımızda bulunan 1.6 litre i-Dtec dizel motor 4000d/d'de 120 HP güç, 2000d/d'de 300 Nm tork üretiyor. Altı ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş i-Dtec motorun ortalama yakıt tüketimi değeri 4.0 litre olarak belirtilmiş. Alt devirlerden itibaren canlı ve dinamik karaktere sahip motorun yakıt tüketim değeri HR-V'nin rakipleri karşısında elini güçlendiriyor. Otomatik şanzıman seçeneğinin sadece benzinli motorda sunulması ise rakiplerine karşı işini zorlaştırıyor.

Yeni Honda HR-V dinamik bir ruha sahip. 1.6 litre hacimli i-Dtec dizel motor performans taleplerine çok çabuk yanıt veriyor. Bununla beraber HR-V'nin yakıt tüketimi konusundaki tutumluluğu onun puan hanesine bol artı olarak geri dönüyor. Sakin sürüşlerde konforlu bir sürüş sunan modelin süspansiyon sistemi tatlı-sert biçimde ayarlanmış. Bu durum dinamik kullanım adına oldukça elverişli fakat konfordan bazen ödün vermeniz gerekebiliyor.

Yazı: Ersin Çelik
Fotoğraf: Fevzi Ondu

SONUÇ

Yarışa dahil oldu

Crossover sınıfındaki çetin rekabete uzun bir dönem ardından dahil olan HR-V'nin rakiplerine oranla daha yeni bir yüze sahip olması onun elini güçlendiriyor. Otomatik şanzıman seçeneğinin sadece benzinli motorda sunuluyor olması ise dizel-otomatik kombinasyonuna olan talep göz önüne alındığında HR-V'nin işini biraz zorlaştırıyor. İlk neslin başarısından dolayı rakiplerine kıyasla yola bir adım önde başlayan HR-V, selefinin başarısını yakalayabilecek potansiyele sahip.

Mercedes G 350 d

Eğer bütçeniz varsa eski bir otomobili alıp restore etmeye çalışmayın. G-Serisi, günümüzde eski bir araç kullanma zevkini tam anlamıyla yaşatıyor. Üstelik güvenlikten de ödün vermeden.

Her zaman genç... Altımızda 2016 model bir araç var ama ilk üretim yılı 1979'a kadar geri gidiyor. Yani 37 yıllık bir tarih var önümüzde. Hatta geliştirme sürecinin başlangıcı 1972'ye kadar geri gidiyor. Steyr ile ortak geliştirilen Mercedes G-Serisi'nin ilk modeli W460 koduyla biliniyordu ve 1991'e kadar üretildi. Kullanma fırsatı bulduğumuz W463 ise ilk olarak 1990 yılında bantlardan inmeye başladı. Aslında G-Serisi'nin tasarımı hakkında yazacak çok bir şey yok. Beş yaşında bir çocuğun eline kağıt-kalem verin ve bir otomobil çizmesini isteyin. Muhtemelen G'ye benzer bir şeyler çizecektir. Peki, bu kadar basit ve köşeli hatlardan oluşması çekicilikten ödün veriyor mu? Asla hayır, Neredeyse 40 yıllık bir tasarım olmasına rağmen sokaklarda dolaşırken insanların bakışlarını üstünüzde hissediyorsunuz. G-Serisi'nin aerodinamik yapı gibi takıntıları da yok. Zaten o kadar güçlü ki, rüzgâr direnci gibi detaylara takılmıyor. .

Kocaman görüntüsü sizi yanıltmasın. Göründüğü kadar geniş bir kabini yok. Yine de uzun boylu bir sürücünün bile rahatsız bir sürüş pozisyonu olduğundan bahsedemeyiz. Arka koltuklarda da baş mesafesi problemi yok ama diz mesafesi düşündüğünüz kadar geniş değil. Almanlar, orta konsolun üstüne bir multimedya ekranı da yerleştirmiş ama bu ekran dokunmatik değil. Ayrıca orta konsolda çok sayıda buton var ve sürüş esnasında dikkat dağıtıcı olabiliyor. Gürültü konusuna gelince, modern Mercedes modelleri kadar sessiz değil. Ülkemizin bozuk yollarında kabinden tıkırtı ve gıcırtılar gelebiliyor. Süspansiyon ayarları konfor odaklı seçildiği için darbeleri iyi sönümleyebiliyor ve kabin konforuna katkıda bulunuyor. Test aracımız 3.0 lt'lik bir V6 turbo dizele sahip. 3600 d/d'de 245 Hp güç üreten bu motorun torku ise 1600 d/d'de 600 Nm. İşte şimdi ne demek istediğimi anladınız. Bu tork 1600 ila 2400 d/d arasında sabit olarak üretiliyor. Kısaca 2.6 tonluk G-Serisi'ni çok rahat hareket ettirdiği gibi performanslı olmasını bile sağlıyor. 192 km/s'lik maksimum hız ve 8.8 sn'lik 0-100 km/s hızlanma, bu dev kütlenin kullanıcısını tatmin etmesini sağlıyor. Yedi ileri otomatik şanzımanla kombine edilen motor, alt devirlerden itibaren G-Serisi'ni çekip götürüyor. Fabrika verilerine bakıldığı zaman ortalama tüketim 9.9 lt/100 km olarak verilmiş. Biz ise kullanımımız süresince 10.9 lt/100 km'lik bir değer belirledik. Mercedes G-Serisi, asfalt uzmanı bir araç değil fakat güvenliğinizi de tehlikeye düşürmüyor. Önde ve arkada yer alan sabit akslı süspansiyon sistemi nedeniyle virajlı yollardaki sürüşü ancak tatmin edici seviyesinde kalabiliyor. Konfor odaklı süspansiyon sistemi nedeniyle virajlarda yatma eğilimi gösteren G-Serisi, modern Mercedes modelleri kadar etkin bir direksiyon sistemine de sahip değil. G-Serisi'nde çok zorlu arazi şartları için düşük hız oranı da bulunuyor. Low-range butonuna bastığınızda 40 km/s'ye kadar araç bir anlamda şahlanıyor. 60 cm'ye kadar su birikintilerinden geçebilen, yüzde 54'lük yanal eğimde devrilmeyen ve yüzde 80'lik bir eğime tırmanabilen G-Serisi, sürücüsü off-road uzmanı olmasa bile hiç yolda kalmazmış gibi bir izlenim veriyor. 36 derece yaklaşma ve 27 derece ayrılma açısına sahip olan G-Serisi, tüm maceracı ruhunuzun ortaya çıkmasına olanak tanıyor.

G 350 d zaman makinesiyle geçmişten gelmiş gibi duruyor

Bagaj hacmi bu dev otomobile yakışır bir alan sunuyor

Düğme kalabalığının yaşandığı kabinde, malzeme kalitesi başarılı

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4672 mm x 1867 mm x 1950 mm, aks aralığı 2850 mm, boş ağırlık 2612 kg

Yürüyen aksam
Sabit akslı ön ve arka süspansiyon, helezon yaylar, gaz basınçlı amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 275/55 R19

Güç aktarımı
Dört tekerden çekişli, 7 ileri otomatik şanzıman

Motor
V6 silindirli, DOHC, 24V, turbo dizel, 2987 cc hacim, 3600 d/d'de 245 HP güç, 1600 d/d'de 600 Nm tork

Performans
0-100 km/s.....8.8 sn
Maksimum hız.....192 km/s
Ortalama tüketim.....9.9 lt/100 km

Baz fiyat
Mercedes G 350 d..... Belli değil

SONUÇ

Yüksek arazi performansı, zengin donanım, kullanım keyfi

Modern Mercedes modellerinin gerisindeki yürüyen aksam

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Fevzi Ondu

Nº.86
gazete ve
dergiler
Havalimanında
konfordan vazgeçemeyenlere...
Lounge card
"primeclass" Lounge'a
gelmek için yüzlerce sebebiniz var.
"primeclass" Lounge'a gelmek için herkesin bir sebebi var.
İster hava yolculuğunda ister deniz yolculuğunda ister tren yolculuğunda;
ücretsiz wi-fi, günlük/haftalık gazete ve dergiler, sınırsız ikramlar,
çocuk oyun alanı, duş imkanı, açık hava terası, sürpriz etkinlikler,
happy hours'lar ve çok daha fazla ayrıcalıklı sebep sizi bekliyor!
İSTANBUL Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hatlar "primeclass" Lounge / ANKARA Esenboğa Havalimanı İç Hatlar AnadoluJet "primeclass" Lounge
İZMİR Adnan Menderes Havalimanı İç ve Dış Hatlar "primeclass" Lounge / Milas BODRUM Havalimanı İç Hatlar "primeclass" Lounge
İSTANBUL İDO Yenikapı TEB "primeclass" Lounge
www.primeclass.com.tr
444 25 75
TAV İşletme Hizmetleri A.Ş.

Volvo aradığı lüks sedana ulaştı mı?

Uzun süredir satışta olan ve rekabetin gerisinde kalan Volvo S80'in yerini alan S90, İsveçli üreticinin şu ana kadar ürettiği en gelişmiş sedan olarak öne çıkıyor. Peki, bu gelişim premium Alman otomobillerini yakalamaya yetecek mi? Gelin birlikte inceleyelim...

Aslında yukarıda sormuş olduğum sorunun cevabını almak için çok uzaklara gitmeye gerek yok. Ekim sayımızda yayınladığımız Alman ortaklarımızın yaptığı ve Mercedes E 350 d, BMW 530d, Audi A6 3.0 TDI quattro, Jaguar XF30d gibi otomobillerin yer aldığı karşılaştırmada bu sorunun cevabını vermiştik. Volvo S90 o karşılaştırmada artık yedi yaşında olan ve içinde bulunduğumuz günlerde yeni nesliyle karşımıza çıkmış olan BMW 5 Serisi'ni geçerek Audi A6'nın sadece iki puan gerisinde kalarak üçüncü olmuştu. Bana kişisel fikrimi sorarsanız yeni nesil Volvo S90'ın BMW 5 Serisi gibi çok yaşlanmış olan Audi A6'dan da daha iyi olduğunu düşünüyorum. Yukarıdaki sorumun cevabı; evet bu gelişim şimdilik Alman rakiplerini yakalamaya yetmiş görünüyor. Ancak yeni BMW 5 Serisi muhtemelen bu sıralamayı bozacaktır. Ayrıca Audi'nin de yeni A6'yı yakın bir zamanda ortaya çıkaracağını da biliyoruz. Bütün bunlara rağmen Volvo'nun kesinlikle elinin çok güçlü olduğunu ve rekabetin tam da ortasına balıklama atladığını söyleyebiliriz.

Yeni Volvo S90 geçtiğimiz eylül ayında 2.0 lt turbo dizel 235 HO gücündeki motor ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle 291 bin 540 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sunuldu.

XC90 ile başlayan Volvo'nun yeni tasarım anlayışı, S90'ın özellikle ön tasarımında fazlasıyla hissediliyor. Thor'un çekicinden esinlenerek tasarlanan öndeki LED farlar, Volvo'nun yeni marka imajlarından biri olmaya aday. Genel anlamda hem yakışıklı hem de kaliteli görünen S90, İsveçli üreticinin son dönemde ürettiği en yüksek albeniye sahip

Orta konsolda, Tesla gibi dikey yerleştirilmiş ekran yer alıyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

4 kapılı, 5 kişilik sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4963 x 1879 x 1443 mm aks aralığı 2941 mm, boş ağırlık 1801 kg

Yürüyen aksam

Çift salıncaklı helezon yaylı ön, enlemesine yaprak yaylı çok kollu arka süspansiyon, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, opsiyonel olarak havalı süspansiyon, viraj denge çubukları, lastikler 255/35 R20

Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekişli, 8 ileri otomatik

Motor

4 silindirli, 16V, turbo, silindir hacmi 1969 cc, güç 4000 d/d'de 235 HP, tork 1750 d/d'de 480 Nm

Performans

0-100 km/s..... 7.0 sn
Maksimum hız..... 240 km/s
Ortalama tüketim..... 4.8 lt/100 km

Baz fiyat

Volvo S90 D5 AWD..... 291.540 TL

Müzik sisteminin ses kalitesi yüksek

Otomobilin her detayında kaliteyi hissediyorsunuz

otomobil. S90'ın boyu 4963 mm ile rakiplerinden 10 cm kadar daha uzun. Aks aralığı da çok farklı değil, 2941 mm ile adeta bir üst sınıfta yer alan lüks sedanlara göz kırpıyor. Otomobilin bagaj hacmi ise 500 litre.

İç mekâna geçildiğinde, Volvo için milat olan yeni XC90'ın tasarım anlayışının S90'a da adapte edildiğini görüyoruz. XC90'dan hatırladığımız orta konsolda yer alan dijital bilgi ekranı, S90'ın iç mekânında da ilk bakışta dikkatinizi çekiyor. Otomobilin ön koltuklarında otururken diğer rakiplere oranla çok daha az buton olduğunu görüyorsunuz. Bunun nedeni aklınıza gelebilecek bir çok ayarın bahsettiğim dokunmatik ekrandan yapılıyor olması. Bu ekran üzerinde aynı anda birden fazla işlemi yapabiliyor oluşunuz, Volvo teknolojisinin yüksekliği konusunda bir fikir verebilir. İç mekânda Alman rakiplerin bile kıskanabileceği bir kalite algısının olduğunu belirtmem gerekiyor. Kullanılan malzemeler, işçilik, tasarım ve teknoloji Volvo'nun üst orta sınıfa yaptığı çıkarmadaki en önemli silahları.

Test aracımızda 2.0 litrelik dört silindirli dizel motor yer alıyordu. Bu motor 235 HP güç ve 480 Nm tork üretiyor. D5 adı verilen bu versiyon şimdilik sadece dört tekerlekten çekiş ve sekiz ileri otomatik şanzımanla satışa sunuluyor.

Daha önce kullandığınız Volvo modellerini unutun. S90, direksiyon tepkileri ve yol tutuş özellikleri açısından XC90 ile birlikte katedilen mesafenin hakkını veriyor. Dört tekerlekten çekiş, 235 beygirlik gücün çok daha kullanışlı bir şekilde yola aktarılmasını sağlıyor. Ayrıca fren sisteminin de hakkını vermem gerekiyor. S90'ın frenleri otomobili çok güvenli bir hisle ve kısa mesafede durduruyor.

Yazı: Ersin Çelik
Fotoğraf: Egemen Atiyar

S90'ın bagaj hacmi 500 lt'ye ulaşıyor

SONUÇ

Volvo sınıf atlamış

Eskiden olsa, eğer farklılık arıyorsanız bu Volvo'yu tercih edin derdim. Ancak artık Volvo, yeni XC90 ve S90 ile sadece farklılık arayanların markası olmaktan çıkacağa benziyor. Tercih sebebi olarak sayabileceğim bir çok özelliği var. Şimdilik tek eksisi Türkiye için 2.0 lt altında motor avantajını sunamaması.

Efsane geri

döndü

Renault'yu kompakt sınıf sedan pazarında temsil eden Fluence, satış anlamında çok başarılı işlere imza atsa da yerini tekrar Megane Sedan'a bıraktı. Bakalım Megane ismine yakışır kalite standartları yakalanmış mı?

Sadece dışarıdan bakmak bile iki otomobil arasında ciddi kalite farkı olduğunu hissettiriyor

Yıl 2009... Renault, özellikle ülkemizde efsane haline gelen Megane II Sedan'ın üretimine son verip Fluence'ı tanıttı. Aslında bu otomobili ilk gördüğümüzde oldukça etkileyici bulmuştuk. Kabini Megane III ile aynı gibi gözükse de malzeme kalitesi biraz daha düşük gibiydi. Motor seçenekleri ise herzamanki gibi ekonomik ünitelerden oluşuyordu. Geniş yaşam alanı, 530 lt'lik bagajı ve tatmin edici donanımıyla hak ettiği ilgiyi gördü ve Türkiye'nin en çok satan otomobilleri arasına adını yazdırdı. İlk izlenimler olumlu olsa da bu otomobil hiçbir zaman Megane'ın sedanı algısı yaratmadı. Hatta Uzakdoğulu bir otomobil izlenimine sahipti. Bunda kardeşi Samsung SM3'ün de payı büyüktü.

Renault'nun bu otomobili Fransa'da hiç üretmediğini de belirtmek gerekli. Yani Avrupa için değil, gelişmekte olan ülkeler için tasarlanmıştı. Türkiye'nin yanında Arjantin, Hindistan, Malezya, Rusya ve Kore'de üretilen otomobil, 2012 yılında makyajlandı ve daha etkili bir önden görünüşe kavuştu. Fluence hiçbir zaman kötü bir otomobil olmadı hatta iyi bir yol arkadaşıydı ama özel hissettirmiyordu. Sadece bir ulaşım aracı gibiydi. Tabii bu arada rakipler de boş durmuyordu.

Fluence, aradan geçen yedi yılda hem yaşlanmaya başladı hem de kalite algısı yeni rakiplerinin altında kaldı. Değişiklik şarttı. Bu arada 2015 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda müthiş tasarımıyla Megane IV tanıtıldı. Renault'nun yeni marka kimliğine bağlı olarak geliştirilen otomobil, büyük ölçüde Talisman ile benzer çizgileri kullanıyordu. Tabii Renault tutkunları da heyecanlandı. Acaba station gövdesi de tanıtılan Megane'ın sedan versiyonu üretilecek miydi yoksa daha düşük kaliteli ama muhtemelen yine iyi bir yol arkadaşı olacak yeni Fluence mı gelecekti. Renault bu kez doğru kararı verdi ve Megane Sedan efsanesi geri döndü. İki otomobili yan yana getirdiğimizde, kalite farkı çok açık belli oluyor. Bu elbette bir yere kadar doğal çünkü aralarında yedi yıllık bir fark var. Ama kalite hissi yaştan da öte bir boyutta. Megane Sedan tasarımıyla oldukça ilgi çekici. Küçük bir Talisman gibi görünen otomobil, Fluence'ın filo otomobili imajını fazlasıyla aşmış durumda.

Boyutlarına bakıldığında, Fluence'ın 4620 mm uzunluğunda olduğu görülüyor. Megane Sedan ise 4632 mm. Genişlikte de Megane

Sedan öndeyken, Fluence daha yüksek bir otomobil. Aks aralığı da Megane'ın lehine. Buna karşılık garip bir şekilde Fluence daha iri görünüyor. Kabine geçildiğinde de boyutlar aksini iddia ediyor ama Fluence daha geniş ve ferah izlenimi veriyor. Kabindeki kalite ve donanımlara ise Fluence'ın yaklaşma ihtimali bile yok. Sanki Fluence'ın yanında kardeşi değil de premium bir rakibi varmış gibi hissediyorsunuz.

Motor ve şanzıman birebir olmasa da aynı sayılır ama Fluence daha hafif olduğu için ilk hızlanmada daha başarılı. Tabii ki aradaki farklar hissedilir olmaktan uzak. Yakıt tüketimine gelince ise Megane Sedan ağabeyinin önüne geçiyor. Yol tutuş, frenler ve direksiyon tepkileri de Fluence'a göre çok iyi. Megane Sedan, gerçekten kaliteli bir üretim. Satış rakamlarıyla yine sınıfının zirvesine oynayacaktır. Bize göre tek dezavantajı ise ülkemiz yollarında gürültülü çalışan süspaniyonu oldu. Ayrıca kabinde de tıkırtılar mevcut...

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Egemen Atiyar

SONUÇ

Değişim kaçınılmazdı

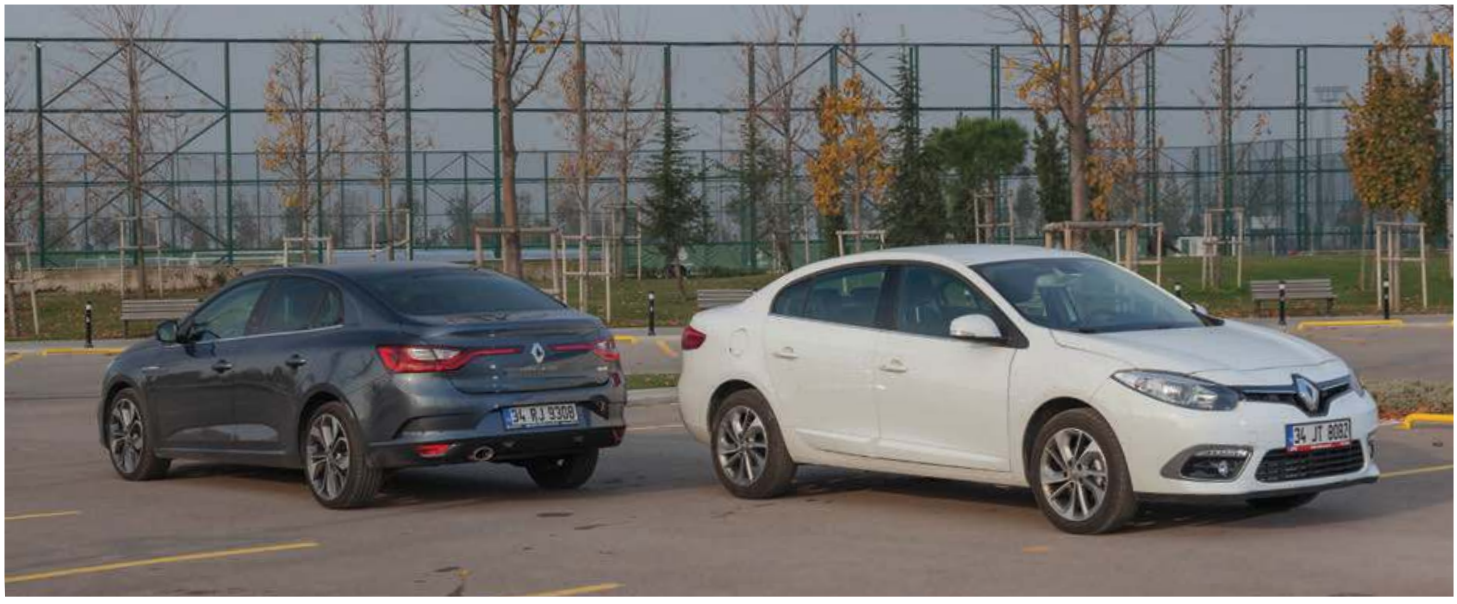
Yaklaşık yedi yıllık bir aradan sonra Fluence tarihin tozlu raflarındaki yerini aldı. Bana kalırsa bu ismi değiştirmek ve özüne dönmek doğru bir karar. Fluence birçok artıya sahip olsa da filo otomobili olarak anılmaktan kurtulamadı. Diğer yandan hiçbir zaman Megane'ın sedan versiyonu algısı da yaratmadı. Yeni Megane Sedan ise kalitesiyle daha ilk bakışta farkını ortaya koyuyor.

Fluence'a dışarıdan bakıldığında daha büyükmüş izlenimi doğuyor

Fluence artık emekli olsa da zengin donanımı ve geniş kabiniyle hatırlanacak

Oldukça etkileyici bir tasarıma sahip olan Megane Sedan, Fluence'ı çabuk unutturacak

Megane Sedan, ağabeyi Talisman'dan izler taşıyor



peugeot.com.tr

EFSANEYSEN HERKES PEŞİNDEN GELİR.

Peugeot 208 R5 T16

2016 Türkiye Ralli Şampiyonu'nun tercihi

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL

TOSFED

TRS TÜRKİYE RALLİ ŞAMPİYONASI

NEO MOTORSPOR

2016 Türkiye Ralli Şampiyonu Yağız Avcı & Bahadır Gücenmez! Peugeot Türkiye destekli Neo Motorspor takımı adına Peugeot 208 T16 R5 ile yarışan ikiliyi üstün başarıları için tebrik ederiz!

PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Liderlik artık hayal değil

Japon markanın en çok satan modeli Civic, yeni nesliyle de tasarım anlamında rakiplerinden farkını ortaya koyuyor. Radikal görünümüyle gözleri üzerine çeken onuncu nesil Civic, teknolojik altyapısıyla da ön plana çıkıyor.

Honda'nın Şekerpınar fabrikasında üretilip tüm Avrupa'ya buradan ihraç edilen yeni Civic Sedan, 1972 yılında ilk yollara çıktığı günden bu yana markanın en çok satılan modeli olmayı başardı. Neredeyse 10 milyon adeta yakın üretilen Civic, en çok Amerika ve Kanada'da satıldı. Honda'nın yeni global platformundan yükselen onuncu nesil Civic Sedan, özellikle tasarım anlamında markanın farklı olma geleneğini sürdürüyor. Önden bakıldığında kaslı ve sportif duran Civic Sedan, profile geçildiğinde radikal biçimde alçalan C sutünü sayesinde neredeyse bir liftback gibi duruyor. Arkadan ise büyük C şekilindeki stoplarıyla çok uzaklardan bile bir Civic olduğunu belli ediyor. Test aracının bende olduğu süre boyunca özellikle arka tasarımın ya çok beğenildiğini ya da hiç beğenilmediğine şahit oldum. Yani 'idare eder' şeklinde bir yorumla hiç karşılaşmadım. Bu benim bakış açıma göre aslında iyi bir şey... Özellikle son yıllarda markalar o kadar birbirine yakın tasarımlı otomobiller üretmeye başladı ki, yollarda değişik bir model görmeyi özler hale gelmiştik. Honda, yeni Civic Sedan ile bu değişikliği fazlasıyla yaratmışa benziyor.

Ülkemizde sadece 1.6 litrelik atmosferik benzinli motorla satılan yeni Civic Sedan, altı ileri manuel ya da otomatik şanzımanla tercih edilebiliyor. Ayrıca fabrika çıkışlı LPG sistemi de alabiliyorsunuz. Rakiplere baktığımızda tek motor seçeneği Civic Sedan'ın işini biraz zorlaştıracağa benziyor fakat iyi haber ise gelecek yıllarda 1.5 litrelik turbo beslemeli ve 1.6 dizel motorların da sunulacak olması. Honda Civic Sedan'ın Türkiye'de rakip sayısı da oldukça fazla. Renault Megane Sedan, Toyota Corolla, Fiat Egea Sedan, Hyundai Elantra, Ford Focus Sedan, Opel Astra Sedan, Mazda3 Sedan, Volkswagen Jetta, Kia Cerato ve Skoda Octavia'yı sayabiliriz... Fiyatlara baktığımızda ise Honda Civic Sedan'ın 75 bin TL'den başlayan fiyatıyla orta sıralarda yer aldığını görüyoruz.

Yeni Honda Civic Sedan'ın sürüş özelliklerine geçtiğimiz zaman ilk olarak bir önceki nesle göre artan süspansiyon konforu hemen hissediliyor. Darbeleri iyi absorbe eden süspansiyon sistemi, sportif bir sürüşe de imkân tanıyor. Direksiyon ise yine bir önceki nesle göre elden geçirilmiş ve hissi artırılmış. Yeni platform sayesinde 22 kilogram hafifleyen Civic Sedan, bu diyeti çevikliğinde de hissettirmeyi başarıyor. Yalıtım konusunda Japon markaların başarılı olduğu bir

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4648 mm x 1799 mm x 1407 mm, aks aralığı 2698 mm, boş ağırlık 1322 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/55 R16

Güç aktarımı

Önden çekişli, CVT otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, benzinli, 1597 cc hacim, 6500 d/d'de 125 HP güç, 4300 d/d'de 152 Nm tork

Performans

0-100 km/s..... 11.6 sn
Maksimum hız..... 196 km/s
Ortalama tüketim..... 6.7 lt/100 km

Baz fiyat

Honda Civic Sedan 1.6 AT..... 81.000 TL

Yeni nesille birlikte kabin kalitesinde gözle görülür bir artış yaşanmış

Kırmızı renkli start-stop Civic'in performanslı geçmişine gönderme yapıyor

Dijital gösterge paneli üst donanımla birlikte geliyor

gerçek... Yeni Civic Sedan da sınıfının en sessiz otomobillerinden biri olmayı başarıyor. Hem rüzgâr hem de yol sesi iyi yalıtılmış.

Kaputun altına geçtiğimizde ise herhangi bir yenilik göremiyoruz. Küçük bir revizyondan geçirilen 1.6 litrelik atmosferik motor yeni Civic Sedan'da da görev yapıyor. 125 HP güç ve 152 Nm tork üreten ünite, artık beş ileri şanzıman yerine CVT şanzıman ile kombine edilmiş. Gaza tam bastığınız zaman devamlı yüksek devirde kalan motor, makul bir hızlanma sunuyor. Fakat performans isteyenleri pek de memnun etmeyecektir. Daha fazla performans isteyenler 1.5 litrelik turbo beslemeli motoru beklemeliler. Beş ileri otomatik şanzımanın yerine gelen CVT şanzıman yakıt tüketimini de az da düşürmeyi başarmış fakat hâlâ Civic Sedan'a ekonomik bir otomobil diyemeyiz. Fabrika verisi 100 kilometrede ortalama 6.7 litrelik bir değer verilmiş. Ben çoğunluğu şehir içi trafikte kullandıktan sonra 8.3 lt/100 km'ik bir ortalamaya sahip oldum. Hep dediğimiz gibi yakıt tüketimi kullanış karakterine göre oldukça değişkenlik gösterebilir.

Yenilenen platformla birlikte yaşam alanı da oldukça artan yeni Civic Sedan, sınıfının en geniş otomobillerinden biri olmayı başarmış. Özellikle arka diz mesafesi bir üst segment otomobillere yaklaşmış. Selefine göre neredeyse 70 litre artan bagaj hacmi ile birlikte 519 litrelik bir alana kavuşan Civic Sedan, bu konuda da sınıfının en iyilerinden biri olmayı başarmış.

Yeni Honda Civic Sedan dış tasarımında olduğu gibi iç mekânda da yenilikçi olmuş. Malzeme ve işçilik kalitesi artan kabinde, bolca eşya gözü de kullanılmış. Dokunmatik multimedya ekranın, bir önceki nesilde gördüğümüz sonradan takılmış hissi de ortadan kaldırılmış. Artık kabinle çok daha uyumlu görünüyor. Dijital gösterge tablosunun çözünürlüğü de başarılı.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar

SONUÇ

Tek eksiği dizel

Selefinin hatalarından iyi ders çıkaran yeni Civic Sedan detaylara çok daha fazla önem verilerek tasarlanmış. Yeni platform ile birlikte hem genişleyen hem de ağırlığı azaltılan Civic Sedan, önümüzdeki yıllarda dizel motora da kavuşursa satışlarını sınıf liderliğine kadar taşıyabilecek potansiyele sahip olur.

VW Caravelle Team Edition

Volkswagen, ülkemizde de çok tutulan hafif ticarisi Caravelle'e Team donanımı ekleyerek geçmişle geleceği buluşturmayı hedefliyor

Volkswagen T1 şüphesiz Alman markanın geçmişinde çok önemli bir yere sahip. Sevimli tasarımı ve çift renkli boyasıyla hâlâ yollarda gördüğümüzde dönüp bakmamızı sağlıyor. Volkswagen de geçmişine saygı amacıyla T6 neslini Team donanımla birlikte geçmişe götürüyor. Kırmızı-beyaz çift rengiyle oldukça dikkat çeken Caravelle Team, nostaljik jantlarıyla da oldukça şık gözüküyor. Yolda giderken neredeyse bir spor otomobil gibi dikkat çeken Caravelle, ülkemizde 8+1'lik uzun şasi seçeneğiyle satılıyor.

Kaputun altında 2.0 litrelik TDI motor bulunan Caravelle Team, 10 HP'lik bir artışla artık 150 HP'lik bir güce sahip.Yedi ileri çift kavramalı DSG şanzımanla kombine edilen motor, bu hafif ticariye bir binek otomobile yakın ivmelenme gücü sağlamış.

Kabin içine geçtiğimizde de kırmızı rengin hakim olduğunu görebiliyoruz. Malzeme kalitesi ve işçilik konusunda sınıfının en iyilerinden biri olan Caravelle Team, dört farklı renk tercihiyle satılıyor. 5.0 inçlik dokunmatik ekranın da kullanımı oldukça pratik ve çözünürlüğü başarılı. Geniş camlar sayesinde ferah bir iç mekâna sahip Caravelle Team, hem yolculara hem de sürücüye aydınlık bir ortam sağlamayı başarıyor. Yalıtım konusunda da sınıfının en iyileri arasında yer alan Caravelle Team, motor ve yol sesini kabine oldukça az sızdırıyor. Uzun yolculuklarda sessiz bir ortam yaratmayı başarabiliyor.

Sınıfının en konforlu süspansiyon sistemlerinden birine sahip olan Caravelle, bozuk zeminlerde dahi konfordan ödün vermiyor. Yol tutuş konusunda boşken bile güvenli bir sürüş sunmayı başarabiliyor.

Yakıt tüketiminde ise fabrika verisi 100 kilometrede ortalama 5.9 litrelik bir değere sahip olan Caravelle Team, yaklaşık iki tonluk ağırlığına göre oldukça tutumlu olmayı başarabiliyor. Bu tutumluluğun ardında tabii ki çift kavramalı şanzımanın da rolü oldukça fazla.

Sonuç olarak Volkswagen hem geçmişe saygı duruşu yaparken hem de teknolojide ne kadar ileri gittiğini Caravelle Team ile göstermeyi başarıyor. Zaten sınıfının en çok satılan modellerinden olan Caravelle, Team donanım ile birlikte nostalji sevenleri de kendine çekmeyi başarabileceğe benziyor.

Aynı motor ve DSG şanzımana sahip standart Caravelle 128 bin900 TL'ye satılırken, Team donanımla birlikte fiyat 133 bin 070 TL'ye çıkıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu

Volkswagen T1'den izler taşıyan T6, yolda bakışları üzerine çekiyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
8+1 kişilik minibüs, uzunluk x genişlik x yükseklik 5304 mm x 1904 mm x 1990 mm, aks aralığı 3400 mm, boş ağırlık 1879 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/65 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 7 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, turbo dizel, 1968 cc hacim, 3250 d/d'de 150 HP güç, 1500 d/d'de 340 Nm tork

Performans
0-100 km/s.....12.0 sn
Maksimum hız..... 181 km/s
Ortalama tüketim.....5.9 lt/100 km

Baz fiyat
Volkswagen Caravelle Team 2.0 TDI DSG..... ..... 133.070 TL

SONUÇ

Donanım, konforlu süspansiyon, geniş iç hacim

Yüksek fiyat

Dış tasarımdaki canlı renkler, kabinde de yer alıyor

Nostaljik alaşım jantlar opsiyonel olarak sunuluyor

avis.com.tr

%40 İNDİRİM

Avis'te indirim için bir tık yeter!

Yolculuklarında Avis'i tercih edenler, rezervasyon ve ödemeyi online olarak yaptıklarında %40 indirim kazanıyorlar. Üstelik Opet Yakıt Kart sahibi olanlar, Opet'ten akaryakıt alımlarında %3 indirim fırsatından yararlanıyor.

Ayrıca, Opet Yakıt Kart sahiplerine bizden küçük bir hatırlatma: 1 Eylül - 31 Aralık tarihleri arasında bireysel araçlarınızla Opet'ten 300 TL'ye kadar yapacağınız akaryakıt alışverişlerinde 5 kat yakıt puan kazanabilirsiniz.

Dünyanın her yerinden anında rezervasyon için:
www.avis.com.tr 444 AVIS
avisturkiye **avisturkiye**

Koç

AVIS®

İmaj önemlidir

Sınıfının en çok tercih edilen modellerinden biri olan Volkswagen Tiguan, yeni nesliyle birlikte daha da olgunlaşarak gücünü korumuş. Şehir hayatından sıkılan ve macera arayanlar içinse 2.0 TDI motor ve dört tekerlekten çekiş sistemi ideal bir kombinasyon olabilir.

Volkswagen Golf ile aynı platformda üretimine başlanan Tiguan, 2007 yılından beri markanın en çok satan modellerinin başında geliyor. Kompakt SUV pazarının gittikçe genişlediği Avrupa'da, fonksiyonelliği ve konforlu kullanımıyla öne çıkan Tiguan, 2016 yılında ikinci jenerasyonuna kavuştu.

Türkiye'de 1.4 TSI benzinli, 1.6 TDI ve 2.0 TDI dizel motor seçenekleriyle satılan Tiguan, DSG şanzımanı 1.4 TSI ve 2.0 TDI motorlarda sunuyor. 1.6 litrelik dizel motorda otomatik şanzıman seçeneğinin olmaması ise Tiguan'ın satış rakamlarını negatif etkileyecek en büyük etken olarak göze çarpıyor. Yeni Tiguan, 91 bin 630 TL'den başlayıp 178 bin 600 TL'ye kadar uzanan geniş bir fiyat aralığına sahip.

Hemen hemen her markanın kompakt SUV-crossover pazarına girmesiyle artan rekabetten dolayı zorlu rakiplere sahip olan yeni Tiguan'ın en büyük hedefi ise sınıf lideri Nissan Qashqai'yı tahtından indirmek. Qashqai dışında, Seat Ateca, Skoda Yeti, Peugeot 3008, Renault Kadjar, Ford Kuga gibi rakipleri olan yeni Tiguan, Volkswagen markasının imajıyla birlikte üst sıralarda kendine yer bulmaya çalışacak. Nissan Qashqai'nin 81 bin 100 TL'den başlayan fiyat etiketinin yanında Volkswagen Tiguan'ın başlangıç fiyatı ise 91 bin 630 TL olarak dikkat çekiyor.

Tasarım olarak baktığımızda ise Tiguan markanın diğer modelleriyle hemen hemen aynı görünüyor. Zaten Alman markanın çoğu modelini birbirine benzetmek fazlasıyla mümkün. Ön tarafta kullanılan LED teknolojili farlar ise aracın hem görünümü hem de prestijinin fazlasıyla artmasına sebep oluyor. Sınıfının en başarılı bagaj hacimlerinden birini sunan Tiguan, 615 litrelik dev bir bagaja sahip. En büyük rakibi Qashqai ise 401 litrelik bir alan sunuyor. Selefine göre artan boyutları iç mekânda genişlemeyi sağlamış. Yeni Tiguan'ın hem uzunluğu hem de genişliği artarken, yüksekliği ise azalmış. Bu da daha dinamik bir görünüm kazandırmış.

Tiguan, yeni nesliyle markanın diğer modellerine daha çok benzedi

Kabine geçtiğimizde diğer Volkswagen modelleriyle çok benzer bir tasarım karşımıza çıkıyor. Multimedya ekran ve dijital gösterge paneli Passat ile aynı. Malzeme kalitesi ise sınıf standartlarında. Üst kısımlarda yumuşak kaplamalar yer alırken, daha aşağılarda sert plastik göze çarpıyor. Sınıfının en başarılı süspansiyon sistemine sahip

İç mekânda klasik Volkswagen çizgileri görünüyor

615 litrelik bagaj hacmi, sınıfının en iyilerinden

Dijital gösterge, üst donanımla birlikte sunuluyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı crossover, uzunluk x genişlik x yükseklik 4486 mm x 1839 mm x 1657 mm, aks aralığı 2681 mm, boş ağırlık 1673 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 235/55 R18

Güç aktarımı

Dör tekerlekten çekişli, 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1968 cc hacim, 3500 d/d'de 150 HP güç, 1750 d/d'de 340 Nm tork

Performans

0-100 km/s..... 9.3 sn
Maksimum hız..... 200 km/s
Ortalama tüketim..... 5.7 lt/100 km

Baz fiyat

VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion DSG.....
.....163.553 TL

modellerinden biri olan Tiguan, konfor ve yol tutuşu çok iyi şekilde harmanlamayı başarıyor. Özellikle dört tekerlekten çekiş sistemiyle birlikte adeta yola yapışan Tiguan, sakin kullanımlarda da oldukça konforlu. Yalıtım konusunda da yine sınıfının en iyilerinden biri. Dizel motorun sesi kabine çok fazla sızamıyor.

Kaputun altında ülkemiz vergi sistemiyle dost olmayan 2.0 litrelik dizel motor yer alıyor. Tiguan'ın sportif tasarımına en uygun motor seçeneklerinden biri olan 2.0 litrelik dizel ünite, 150 HP güç ve 340 Nm tork üretiyor. Yedi ileri çift kavramalı DSG şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle birlikte neredeyse hiç güç kaybı yaşamadan hızlanan Tiguan, alt devirlerden itibaren oldukça canlı bir motora sahip. Güçlü motor aynı zamanda tutumlu olmayı da başarabiliyor. DSG şanzımanın da yardımıyla fabrika verisi 100 kilometrede ortalama 5.7 litrelik bir tüketim değeri sunuluyor. Kısaca, 2.0 litrelik bir motor için oldukça tutumlu.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu

SONUÇ

Olgunluk yakışmış

Volkswagen Tiguan, yeni nesliyle birlikte gittikçe büyüyen SUV-crossover pazarında yerini sağlamlaştırmayı hedefliyor. Rakipleri her ne kadar zorlu olsa ve 1.6 litrelik dizel motorda otomatik şanzıman sunmuyor olsa da Volkswagen imajıyla birlikte Tiguan'ın sınıfının en çok satan modellerinden biri olmayı başarağını söyleyebiliriz.

Seat Leon Cupra 290

Gün geçtikçe güçlenen Seat'ın hızlı hatchback modeli Leon Cupra, bakalım son güç takviyesinin ardından ne kadar değişti?

Artık burada işler çok değişti... Evet sizlere bildiğimiz kompakt sınıftaki hatchback'lerden bahsediyorum. Daha güne kadar güçleri 150 HP'leri geçmeyen, o yıllarda dahi bizlere çok hızlı gelen bu ateşli otomobiller bugün 300 HP'lere ulaşan hatta geçen güçlerle anılmaya başladı. Birbirleri arasındaki rekabet öylesine kızıştı ki, her gelişmenin ardından, acaba diğeri şimdi ne yapacak? Sorusunu sormaya başladık.

Seat Leon Cupra, Renault Megane R.S. ve Honda Civic Type R ile son dönemde kozlarını paylaştığı Nurburgring çekişmesinin ardından şimdi karşımıza 290 HP olarak çıkıyor.

Öncelikli olarak şunu söyleyebilirim. Oldukça hızlı hissettiriyor. Dört tekerlekten çekişli rakiplerinden bile daha hızlı. Fakat bu durum virajları yollara geldiğinizde biraz tatsız bir hal alabiliyor. Ön tarafta bu gücü dizginlemeye çalışan Haldex tipi sınırlı kaydırmalı diferansiyel, 19 inç'lik tekerleklerdeki gücü bastırma adına çok mücadele ediyor. Ve o patlayan güç geldiğinde Cupra ile virajdan doğru bir şekilde çıkabilmeniz çok zor. Bir anda kendinizi direksiyonla boğuşurken bulabiliyorsunuz.

Fakat bu durumda dahi son derece yüksek bir enerjiyle akselere olan motor ve patırdayan egzoz sizi tahrik etmeyi başarıyor.

Sürüş kalitesi benzer rakiplerine oranla fark edilir bir düzeyde iyi. Konforlu, kullanımı kolay ve günlük hayata çok uygun bir hızlı hatchback'ten bahsediyoruz.

Kabine bakarsak, sürüş modlarını değiştirebildiğiniz bir düğme hemen gözünüze çarpıyor. Burada motor, süspansiyon, direksiyon ve diferansiyel ayarları yer alıyor. Tüm bu aksamı istediğiniz ölçüde ayarlayabiliyorsunuz. Cupra modunda keskin gaz tepkisi, comfort modda yerini büyük bir sükunete ve konfora bırakıyor. ESP modu bu modelde tamamen devre dışı bırakılabiliyor ki, bu tipteki otomobillerde çokça ihtiyaç duyulan bir özellik. DCC (dinamik şasi kontrolü) sayesinde hassas bir sürüş ortaya koymayı başaran Cupra, stabilitesini asla kaybetmiyor.

Biraz da kaputun altına bakalım...

Motor halen VW Grubu ürünlerinde ortak olarak kullanılan dört silindirli 2.0 lt'lik ünite. Turbo beslemeli olan bu motor, 5900 d/d'de 290 HP güç üretiyor. 10 HP'lik artışın yanında artık tork, 1700 ila 5800 d/d gibi daha geniş bir devir bandında kullanılıyor.

Seat Leon Cupra, bizim gözümüzde gerçekten de rakipleri arasında iyi görünümlü, günlük kullanıma uygun ve en çok tercih edilen sportif hatchback'lerden biri.

Bunda ulaşılabilir ve makul fiyatının da etkisi oldukça fazla.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Fevzi Ondu

Cupra, rakiplerinden daha ulaşılabilir bir fiyata sahip

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı HB, uzunluk x genişlik x yükseklik 4271 mm x 1816 mm x 1435 mm, aks aralığı 2850 mm, boş ağırlık 1346 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 235/35 R19

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1984 cc hacim, 5900 d/d'de 290 HP güç, 1700 d/d'de 350 Nm tork

Performans
0-100 km/s.....5.7 sn
Maksimum hız.....250 km/s
Ortalama tüketim.....6.6 lt/100 km

Baz fiyat
Seat Leon Cupra..... 149.000 TL

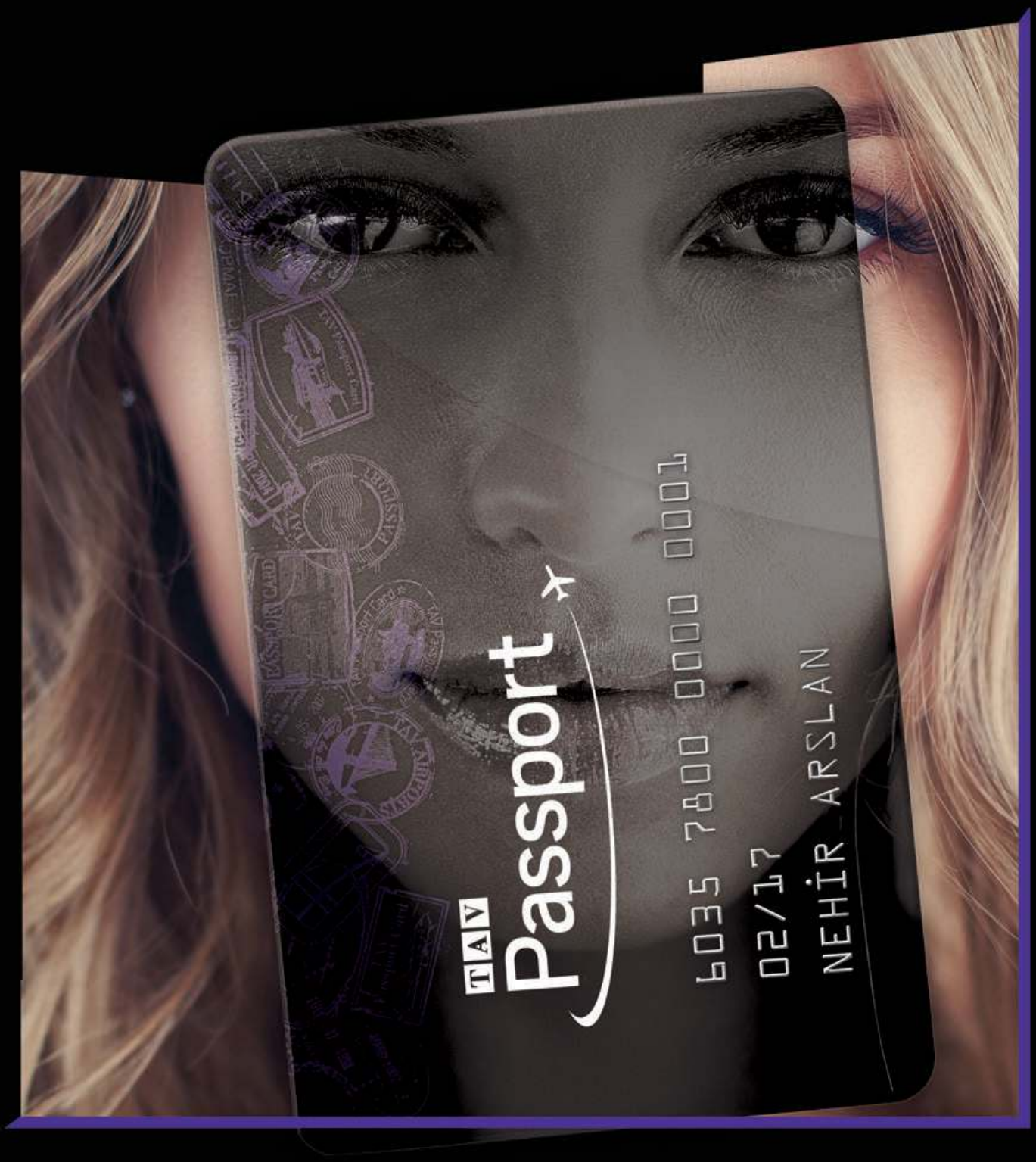
SONUÇ

Performans, günlük kullanıma uygunluk

Dışı ve içinde vahşi gücünü hissettirecek fazla detay yok

Virajlı yollarda 290 HP'nin patlamalarıyla uğraşmak durumunda kalıyorsunuz

Kabin standart Leon versiyonlarından çok da farklı değil



Sadece size özel.

Havalimanındaki özel güvenlik noktalarından vakit kaybetmeden geçecek, 30 gün boyunca otopark ve vale hizmetleri için ücret ödemeyecek, transfer hizmetinden yararlanabilecek, lounge'larda konforun keyfini çıkaracak, duty free'de indirimlerden yararlanabilecek, havalimanında vaktinizi kendinize ayırabilecek en önemlisi havalimanında benzersiz ayrıcalıklara sahip olacaksınız.
Bu ayrıcalıklara sahip olmaya ne dersiniz?

Havalimanında Ayrıcalığın Kartı

@TAVPassport **444 25 75**

TAV İşletme Hizmetleri A.Ş.

Lüksün üstü açık hali

Alman markanın cabrio gövdeye giriş modeli olan C-Serisi Cabrio, Mercedes-Benz'in yeni tasarım felsefesine göre şekillendirilmiş...

Mercedes'in en çok tercih edilen modellerinden biri olan C-Serisi, farklı gövde seçenekleriyle de kullanıcı kitlesini genişletmeyi başarıyor. Coupe, sedan ve station karoserin yanında sunulan cabrio, özellikle yaz aylarında keyifli bir sürüş sunuyor.

Ülkemizde 1.6 ve 2.0 litrelik turbo benzinli motorlarla satılan C Cabrio'nun, en büyük rakipleri ise BMW 4 Serisi Cabrio ve A5 Cabrio... C 180 Cabrio'nun fiyatı 256 bin TL'den başlarken, C 300 Cabrio 360 bin TL'den satılıyor.

Tentesi kapalıyken C-Serisi Coupe'ye benzeyen Cabrio, elmas tasarımlı ön ızgara ve LED yüksek performanslı farlarıyla dikkatleri üzerine çekmeyi başarıyor. Cam pencereye sahip gergin kumaş tente gövdeye uyumlu çizgisiyle özgün tasarıma sahip bagaj kapağı ile birleşiyor. Kumaş tente kapalıyken 360 litre olan ve kumaş tente açıldığında bile 285 litrelik hacim sunan bagaj, cabrio bir otomobile göre bile oldukça geniş bir hacme sahip. Yeni C-Serisi Cabrio'da standart siyah elektrikli kumaş tente dışında isteğe bağlı olarak koyu kahve, koyu mavi, koyu kırmızı veya siyah renk alternatiflerine sahip. S-Serisi Cabrio modelinden C-Serisi Cabrio modeline aktarılan kumaş tente yüksek dayanıklılık ve fonksiyonellik beklentilerini karşılıyor. Hareket halinde 50 km/s hıza kadar 20 saniyeden daha kısa bir sürede açılma ve kapanma özelliğine sahip olan kumaş tente açıldıktan sonra sessiz bir şekilde bagaj bölmesindeki tente kabinine gizleniyor.

Kaliteli malzemeler ve işçiliği bir arada sunan kabinde, beş farklı renk alternatifine sahip deri koltuk seçeneği tercih edebiliyorsunuz. Koltuklar isteğe bağlı olarak baş ve boyun bölgesini ısıtan Airscarf ile donatılabiliyor. Airscarf sürücü ve ön yolcunun baş ve boyun bölgesini ılık havayla ısıtıyor. Bu sayede C-Serisi Cabrio soğuk havalarda da sürüş konforu sunabiliyor.

Elmas desenli ön ızgara C Cabrio'da da yer bulmuş

C-Serisi Sedan'dan 15 mm daha alçak ayarlanan süspansiyon, hem konforu hem de yol tutuşu bir arada sunabiliyor. İsteğe bağlı olarak sunulan spor yürüyen aksamla birlikte daha sert süspansiyona sahip olabiliyorsunuz. Yine isteğe bağlı olarak sunulan Airmatic havalı süspansiyon ön ve arka aks süspansiyon sertiliğini elektronik olarak sürekli ayarlıyor.

Test aracımızın kaputunun altında 156 HP güç üreten 1.6 litrelik turbo benzinli motor yer alıyor. 9G-Tronic şanzımanla kombine edilen motor, dinamik tasarıma uygun olarak atak bir sürüş sunuyor. Alt devirlerden itibaren canlı olan motor, C Cabrio'yu iyi taşıyor. Daha fazla performans isteyenler

Koltukların arkasındaki perde rüzgârı azaltmada yardımcı oluyor

Airscarf sayesinde soğuk havalarda bile yolculuklar mümkün

Malzeme ve işçilik kalitesi başarılı

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

2 kapılı, 2 kişilik cabrio, uzunluk x genişlik x yükseklik 4686 x 1810 x 1409 mm, aks aralığı 2840 mm, boş ağırlık 1615 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, opsiyonel havalı süspansiyon, lastikler 225/45 R18

Güç aktarımı

Arkadan itişli, 9 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1595 cc hacim, 3500 d/d'de 156 HP güç, 1200 d/d'de 250 Nm tork

Performans

0–100 km/s ..... 8.9 sn
Maksimum hız ..... 220 km/s
Yakıt tüketimi..... 6.8 lt/100 km

Fiyat

Mercedes C 180 Cabriolet ..... 232.100 TL

ise 2.0 litrelik turbo benzinli 245 HP güç üreten motoru tercih edebilirler. Mercedes C Cabrio'nun fabrika verisi 100 kilometre ortalama tüketim değeri ise 6.8 litre olarak verilmiş.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu

SONUÇ

Her mevsimin cabrio'su

Mercedes C Cabrio her türlü hava koşulunda bile konfordan ödün vermeden kullanılabilecek bir otomobil olmuş. Düşük hacimli turbo beslemeli motoru sayesinde performans konusunda da sıkıntı yaşatmayan C Cabrio, özellikle yeni tasarım felsefesiyle birlikte çok daha çekici bir otomobil olmayı başarmış.

C Cabrio üstü kapalıyken bile şık duruyor

Koşmak hiç bu kadar keyifli olmamıştı...

Akdeniz ve Ege sınırlarındaki incilerinden Dalyan, 28-30 Ekim tarihleri arasında koşu severlerin kolay kolay unutamayacağı birkaç güne şahit oldu. Bu yıl ilk kez düzenlenen Dalyan Caretta Run'da, Continental tabanlı Adidas Ultra Boots ayakkabılarımızla koştuk!

Koşmak, özgürlüktür. Oksijeni derinlemesine ciğerlerinize çekmek verdiği en güzel duygulardan biridir. Koşarken sınırlarınızı keşfetmek, sonsuzluğa erişmek, ne kadar odaklanabildiğinizi görmek kattığı en büyük faydalardandır. Iron Man Türkiye ve auto motor & sport dergisi imtiyaz sahiplerinden Yaman Yılmaz ve bendeniz Elif, tam olarak bu bahsettiğim duyguları biraz olsun yaşamak için Dalyan'ın yolunu tutmaya karar verdiğimiz andan itibaren hazırlık yapmaya başladık. Beslenmemizden, koşu ve güç antrenmanına kadar her şeyi düşündük. Sonuçta birlikte 14 km'yi sağ salim şekilde devirip, bitiş çizgisinde madalyayı boynumuza asacaktık. Dereceye girme iddiamız olmasa bile kendi derecelerimizin şampiyonu olacaktık. Uzun mesafe koşuya hazırlanmada beslenme ve antrenman kadar önemli olan bir nokta daha var. Doğru ayakkabı... Beton zeminde sizi bozguna uğratmayacak, ayaklarınıza, ayak bileklerinize, bacaklarınıza hatta belinize bile iyi davranacak bir ayakkabı şart. Sert zemin her zaman yorar, toprak ya da tartan pist gibi titreşim ve darbeyi azaltmaz. Ayakkabı seçimi yüzden ayrı bir öneme sahip. En doğru hareketimiz bizi yarı yolda bırakmayacak, yağmur olsa bile işin üstesinden geleceğini düşündüğümüz ayakkabıları seçmek oldu. adidas, Ultra Boost serisiyle doğru seçim yapmamızı sağladı. Continental'in kaygan zemin ve zorlu şartlara uyum sağlayan tabanıyla koşu tam istediğimiz gibi geçti. Maraton boyunca su istasyonları çevresinde ıslak yerler olur. Koşucular da bu sulardan uzak şekilde geçmeye bakar. adidas'larımızın Continental tabanları sayesinde bizim böyle bir derdimiz olmadı.

Yazı: Elif Gürsoy
Fotoğraf: Fevzi Ondu

NASIL BİR AYAKKABI?

Continental ve adidas'ın 2007 yılından itibaren devam eden iş birliği, yeni ürünlerin de tanıtıldığı www.getyourgrip.com reklam kampanyası ile kullanıcılarla buluşuyor. Dünyanın en büyük lastik tedarikçisi Continental'in geliştirdiği özel kauçuk ve yüksek tutunma özelliğine sahip taban teknolojisi kullanılarak üretilen adidas spor ayakkabıları "GetYourGrip" isimli reklam kampanyası ile www.getyourgrip.com web sayfası üzerinden duyuruldu. www.getyourgrip.com web sayfasında kullanıcılara koşu, yürüyüş veya açık hava kategorilerinden seçtikleri ayakkabıların Continental'in hangi lastik modelinden ilham alınarak geliştirildiği ve lastik teknolojisinin ayakkabılara aktarımı sunuluyor. Kampanyanın reklam videosunda profesyonel bir parkur koşucusunun Multivan kullanan bir Continental test mühendisi ile Almanya'nın Hannover şehrinde başlayan ve Continental'in ContiDrom test merkezindeki tam otomatik kapalı test tesisi olan AIBA'da son bulan heyecan dolu düellosu gösteriliyor. Reklam videosu www.getyourgrip.com web sitesinden ziyaret edilebiliyor. Continental'in 2007 yılında, adidas'ın pek çok modeli için tedarik ettiği "Traction Compound" tabanları ile başlayan işbirliği, bugün 80'den fazla modelde kullanıcılarla buluşmaya devam ediyor. Koşu, yürüyüş ve açık hava kategorilerinde, erkek ve kadınlara özel geliştirilen ayakkabılarda, Continental tarafından geliştirilmiş özel kauçuk ve yüksek tutunma özelliğine sahip taban teknolojisi kullanılıyor. Continental tarafından geliştirilen özel kauçuk teknolojisi sayesinde, profesyonel sporcular ve spor tutkunları kendilerini daha rahat ve güvende hissedebiliyor. Ayrıca atletlerin performanslarında yüzde 30'a varan iyileştirme sağlanıyor. Continental-adidas iş birliği kapsamında geliştirilen ayakkabılarla bugüne kadar üç dünya rekoru kırıldı ve çeşitli parkurlarda çok sayıda rekora imza atıldı. Reklam filmi ile ayrıntılı bilgi ve kamera arkası görüntülere www.facebook.com/continental ve www.youtube.com/c/ContinentalCorporation web sitelerinden ulaşılabiliyor..

CONTINENTAL HAKKINDA

Continental, 2015 yılında elde ettiği 39.2 milyar Euro'luk ciro ile dünyanın önde gelen otomotiv tedarikçilerindendir. Fren sistemleri, motor ve şasi sistemleri ve elemanları, aletle donatım, infotainment (bilgilendirmeli eğlence) çözümleri, araç elektroniği, lastik ve teknik elastomer ürünleri sunucusu olarak Continental; daha fazla sürüş emniyeti sağlamaya ve küresel iklimi korumaya önemli katkılarda bulunmaktadır. Bunun ötesinde, Continental otomotiv iletişiminde yetkin bir iş ortağıdır. Continental, 55 ülkede yaklaşık 215 binden fazla çalışanıyla faaliyet göstermektedir.

YORUM

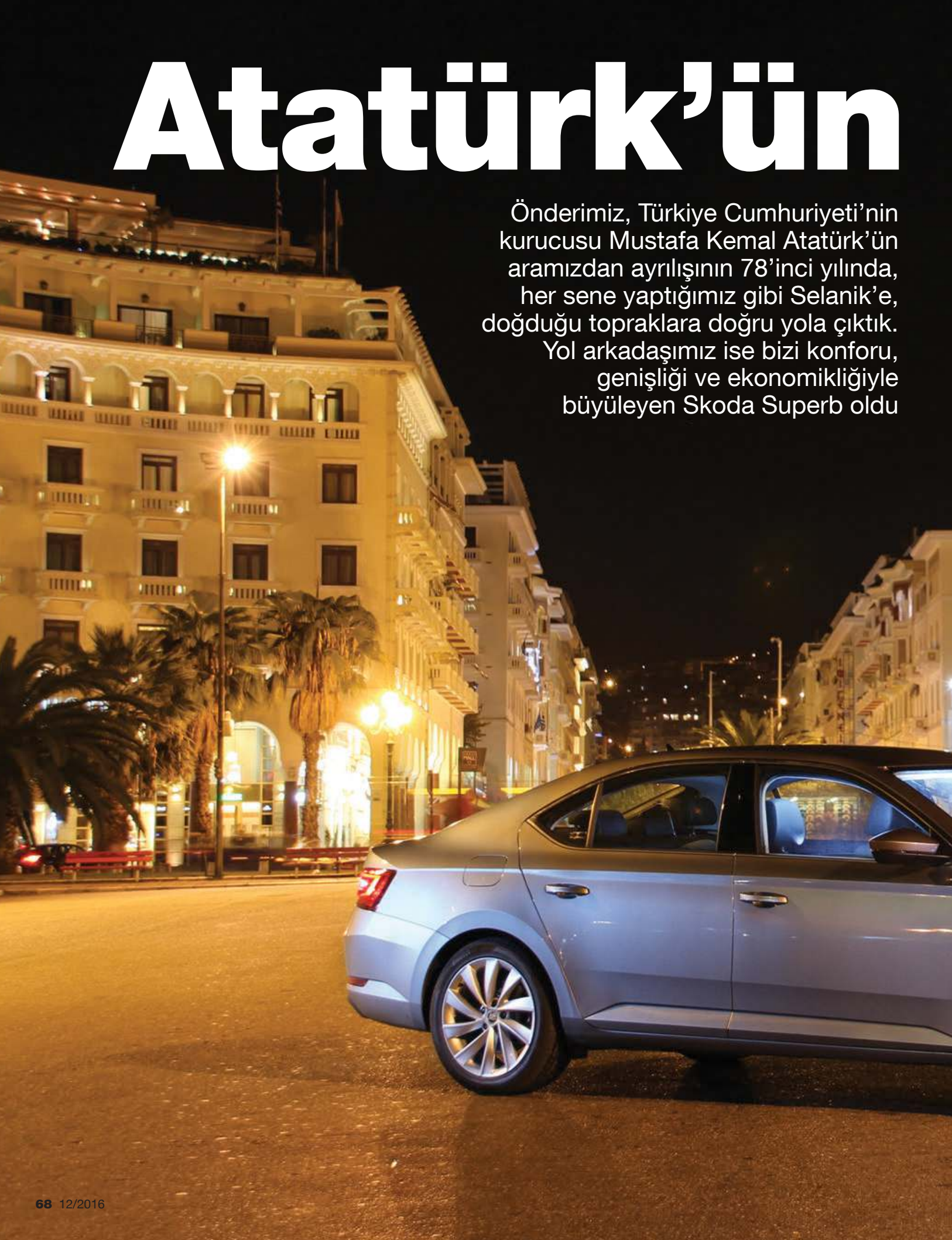
Yaman Yılmaz
Genel Yayın Yönetmeni

Teknoloji devi

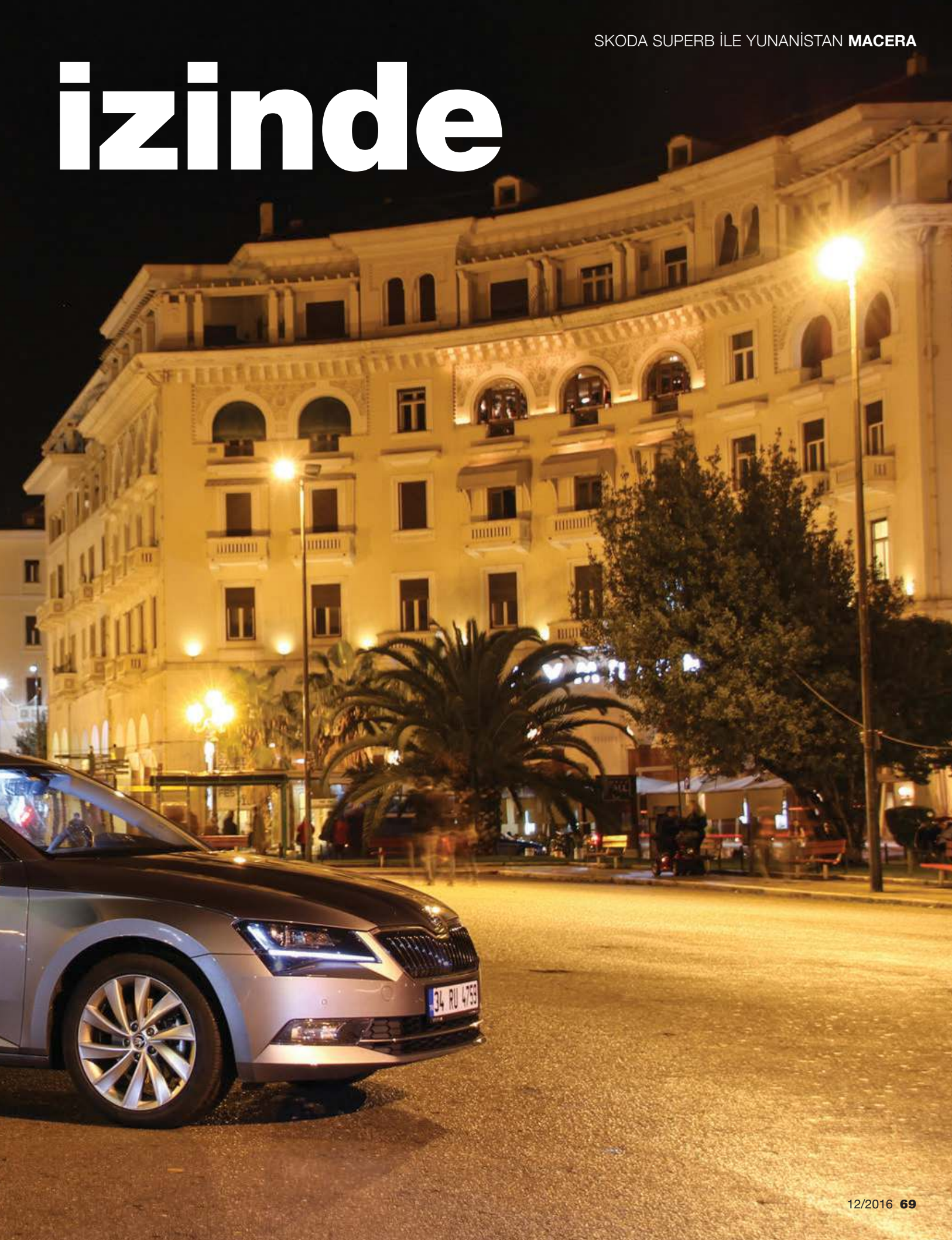
Continental'in sadece lastik ürettiğini sanıyorsanız yanılıyorsunuz. Alman üretici farklı alanlarda teknoloji üreten bir dev. Birçok otomobilde farkında olmadan Continental'in ürettiği teknolojileri kullanıyorsunuz. Bizim koşuya katıldığımız Continental ile adidas'ın ortaklaşa geliştirdiği ayakkabılar da buzdağının sadece görünen kısmı. Bu arada belirtmem lazım, sanırım başka bir ayakkabıyla 14 km koşamazdım. İlk defa bu tecrübeyi yaşayan biri olarak ayakkbılarımdan çok memnun kaldım.

Atatürk'ün

Önderimiz, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının 78'inci yılında, her sene yaptığımız gibi Selanik'e, doğduğu topraklara doğru yola çıktık. Yol arkadaşımız ise bizi konforu, genişliği ve ekonomikliğiyle büyüleyen Skoda Superb oldu



izinde



Bazı insanlar ölümsüzdür. Sevenlerini aramızdan ayrıldığı tarihten çok, doğduğu topraklar ilgilendirir. Çünkü o sizin için hâlâ yüreğinizin derinliklerinde yaşıyordur. Biz de ulu önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının 78'inci yılında, 10 Kasım'da Selanik'te olmak istedik. Takipçilerimiz iyi bilir. Bu rotayı her yıl yapmaya çalışıyoruz. Anıtkabir'i de ziyaret edebiliriz ama zaten yıl içinde bunu mutlaka gerçekleştiriyoruz ve dediğim gibi bizim için asıl önemli olan ölümü değil doğumu. Zira öldüğünü kabul etmiyoruz. Aslında Atatürk'ün Selanik'te doğduğu evi ziyaret etmek çok da uzun bir rota içermiyor. İstanbul'dan çıktıktan 600 km sonra orada olabiliyorsunuz. Bulgaristan'ın aksine Yunanistan'a giriş-çıkışlar da daha kolay olduğu için sınırda da çok vakit kaybetmiyorsunuz. Tabii asıl vakit kayıpları yemek molalarında oluyor ama bundan da pişman olmuyorsunuz. Skoda'nın orta sınıf sınırlarını zorlayan sedanı Superb ile çıktığımız bu yolculuk, dört kişiyle bile yorucu olmadı. Düşünün, dördümüz de 1.80

Skoda Superb, eskilerin tabiriyle gerçek bir uzun yol otomobili

YORUM

Yaman Yılmaz
Yayın Yönetmeni

Her 10 Kasım'da geleneksel olarak gerçekleştirdiğimiz Selanik'teki Atatürk'ün doğduğu evi ziyaretimizde bize bu sene Skoda Superb eşlik etti. Skoda'nın amiral gemisi olan Superb, tam bir uzun yol otomobili. Özellikle arka koltukların muazzam bir diz ve baş mesafesi sunması bu rahatlığı limuzin seviyesine çıkarıyor. 1.6 lt'lik TDI motor ve DSG şanzımanın birleşimi de kusursuz.

“Superb, hiç ihtiyacı olmasa da ilk durağımız Kavala’da biraz dinlendi”

cm civarında boya sahibiz, bavullarımız çekim malzemeleri nedeniyle oldukça fazla ve Superb bizi içine sığdırmakta hiç zorlanmıyor... Arka koltukların diz mesafesi alışılmışın ötesinde. Bu tip yolculuklarda genelde önde ben oturacağım kavgası olur ama Superb'de bu hiç gerçekleşmedi. Sedan görünümlü olmasına rağmen bagaj kapağı camla birlikte açılıyor ve yükleme-boşaltma işlemi çok kolaylaşıyor. Zaten 595 lt'lik bagaj hacmi sınıf sınırlarının ötesinde. Superb'ün Apple CarPlay'i de destekleyen multimedya sistemi çok başarılı. Böylece harici bir navigasyona ihtiyaç duymuyorsunuz. 1.6 lt'lik 120 HP turbo dizel motor ise herzaman olduğu gibi esnekliğiyle kullanıcısına tat veriyor. 250 Nm torka sahip olan bu motorun yedi ileri çift kavramalı otomatik şanzımanla uyumu çok iyi. Yakıt tüketmeyi ise neredeyse unutuyor. Çok zorlasak ve rota dışına çıkmasak, 66 lt'lik deposuyla bizi Selanik'e götürüp-getirebilirdi.

İstanbul'dan çıktıktan sonra ilk durağımız Kavala oldu. Yemek yediğimiz yerde bir Türk okulu vardı ve öğrencilerle öğretmenler, bizim

İşte Mustafa Kemal Atatürk'ün doğduğu ev ve Türk plakalı Skoda Superb...

YORUM

Volkan Demirkuşak
Yayın Yönetmeni

Her yıl olduğu gibi auto motor & sport editörleri olarak Atatürk'ün evinin olduğu Selanik'e yola çıktık. Yolculuğun en şanslısı bendim, arka koltukta bacak bacak üstüne atmak... Dizel otomatik şanzımanın 1.6 dizel üniteyle uyumu ve konforlu süspansiyon geçen yıl Türkiye'de yılın otomobili seçilen Superb'in artıları arasında.

“Skoda Superb ile İstanbul-Selanik yolculuğumuz o kadar konforlu geçti ki, aynı rotayı bir kez daha yapacak güçteydik”

YORUM

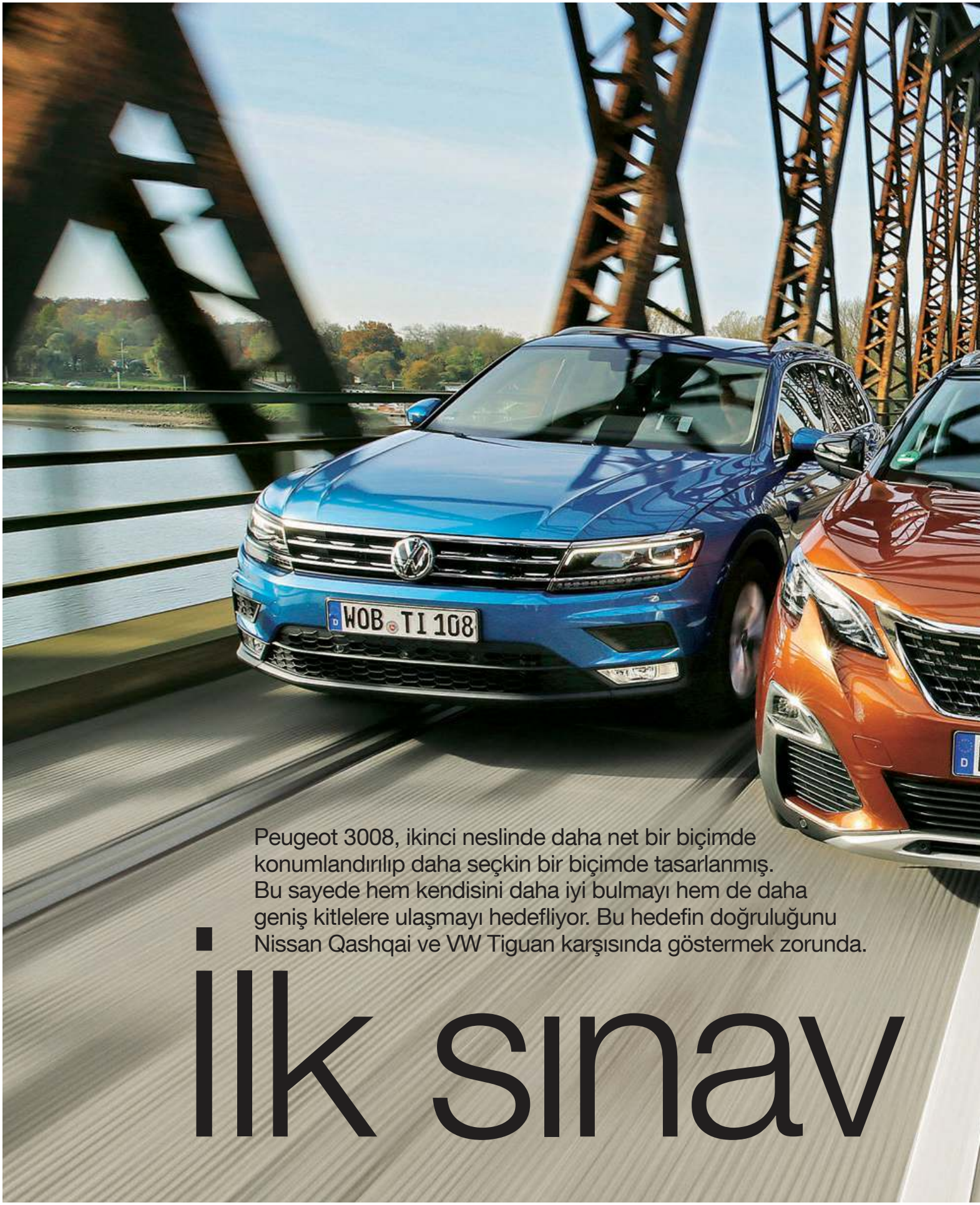
Ahmet Armağan
Yayın Direktörü

Superb’ü rota boyunca uzun kilometreler kullanma fırsatı bulmuş biri olarak, etkilendiğim en önemli detay otomobilin stabilitesi ve konforuydu. Sert rüzgâra rağmen Superb kusursuz bir aerodinamiğe sahip olduğunu kanıtladı. Dört kişiyle dahi performansı ve yakıt tüketimi gerçekten de hayrete düşürdü. Tam bir uzun yol otomobili olan Superb, yılın otomobili olma unvanını bir kez daha hak ediyor.

Yolda fazlasıyla durduğumuz için Selanik yolunda hava kararmaya başladı

gibi Atatürk’ün doğduğu evi ziyarete gidiyordu. Bu da bizi fazlasıyla gururlandırdı. Fotoğraf çekimleri için fazlasıyla durduğumuz için ancak akşam Selanik’e vardık. Tabii gece fotoğrafları çekmeyi de eksik etmedik. Ertesi sabah saat 09:05’de Atatürk’ün doğduğu evin önündeydik. Hem Türkiye’den ziyaretlerin çok olması hem de yabancıların ilgisi çok hoşumuza gitti. Tabii yapılan konuşmaların yanında o atmosferin içinde olmak, Mustafa Kemal’in küçük bir çocukken oyun oynadığı bahçenin havasını koklamak insanın tüylerini diken diken etmeye yetiyor. Hatta bazen gözleriniz de doluyor ama pek çaktırmamaya çalışıyorsunuz. Dönüş yolunda bu kez Kavala’ya değil de Aleksandropolis yani Dedeağaç’a uğradık. Size tavsiyem, tatillerinizde ya da bu tip özel günlerde Yunanistan’a gitmeyi düşünmeniz. Bir kere oldukça ucuz ve yemekler de tahmin ettiğinizden çok lezzetli. Ayrıca insanlar da yaygın kanının aksine Türklere çok misafirperver davranıyor.

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Mert Yılmaz



Peugeot 3008, ikinci neslinde daha net bir biçimde konumlandırılıp daha seçkin bir biçimde tasarlanmış. Bu sayede hem kendisini daha iyi bulmayı hem de daha geniş kitlelere ulaşmayı hedefliyor. Bu hedefin doğruluğunu Nissan Qashqai ve VW Tiguan karşısında göstermek zorunda.

İlk sınav

İLK BAKIŞTA

NISSAN QASHQAI 1.2 DIG-T: 115 HP,
7.7 lt/100 km, 430 lt bagaj hacmi, 19.990 Euro

PEUGEOT 3008 PURETECH 130: 130 HP,
7.7 lt/100 km, 520 lt bagaj hacmi, 22.900 Euro

VW TIGUAN 1.4 TSI: 125 HP,
8.2 lt/100 km, 520 lt bagaj hacmi, 25.975 Euro

heyecanı

Yetmişinci yaşımızı kutlamak geçmişle yüzleşmek için de iyi bir fırsat olabilir. Kendi kendimizi eleştirmek da bunlar arasında yer alıyor. Örneğin birkaç kez bir trendi zamanında anlayamamış olabiliriz. Yumuşak SUV'ların ilk döneminde, 2007'de Nissan Qashqai ilk kez test konuğumuz olduğunda da benzer bir durum ortaya çıkmışmıştı. Dönemin testinde hayatın taviz vermek üzere kurulu olduğundan iş hayatımızda, ev seçiminde veya eş seçiminde bu kadar taviz verilirken, sahibinden tavizler vermesini gerektiren bir otomobile ihtiyaç duyulmadığından bahsediliyordu. Bu satırlardan yaklaşık iki yıl sonra ilk Peugeot 3008 teste geldiğinde dökülen kelimeler ise daha da sertti. Otomobilin gölgesi hamile bir hipopotama benzetiliyordu. Volkswagen Tiguan, 2007 yılında ilk kez test konuğumuz olduğunda yazılanlarsa bir anlam karmaşasına yol açmayacak kadar netti. Otomobil, yüksekte olmak isteyenlerin Golf'üydü.

Bu yılın başından beri satılan ikinci neslinde de otomobilin felsefesi korunmuş durumda. Tıpkı 2013'te yollara çıkan ikinci nesil Qashqai'de de olduğu gibi. Ancak Peugeot 3008'de ciddi değişimler var. Peugeot'nun yüksek kompakt modeli artık kendisini çok daha net bir biçimde konumlandırıyor. Bunu hem boyutları hem de baskın ve kendinden emin tasarımıyla yapıyor. Yapılan değişikliklerin otomobili bir "kazanan" haline getirip getirmediğini baz benzinli motorla görmeye çalışacağız.

57.9

m

3008 tüm testlerde en kısa fren mesafesine sahip. 130 km/s'de Qashqai'den dört metre önce duruyor. Qasqhai bu esnada 33 km/s hızla hareket ediyor

Peugeot: Tarz? Kesinlikle!

İlk 3008'in zorlanmasına neden olan unsurlardan biri belki de insanların bu tarzda bir otomobili daha çok Renault veya Citroen'den beklemiş olmaları olabilir. Çünkü bu iki Fransız, çoğunlukla geleneksel ve ağırbaşlı tasarımları tercih eden Peugeot'dan farklı olarak insanları şaşırtmayı ve kafa karıştırmayı seven markalar olarak tanınıyor. İlk 3008 ise bu kategoriye tam anlamıyla uyan bir otomobil değildi.

Yeni modeldeyse durum farklı. 308 ve 2017'nin ilk çeyreğinde yollara çıkacak olan yedi kişilik 5008 gibi, yeni 3008 de PSA Grubu'nun evrensel platformu EMP2 üzerinde üretiliyor. Yeni platformla beraber ikinci neslin boyu 4.45 metreye ulaşırken bu değer Tiguan'dan sadece 4.0 cm kısa. Ancak boyutlardaki artışın karşılığında iç mekânda daha kısa olan Nissan'ın seviyesi geçilmiyor. Derine monte edilmiş, vücudu çok sıkı sarmayan ve konfor odaklı olmayan bir dolgunun kullanıldığı arka koltuklarda iki yetişkin rahat etmekle birlikte açılabilir panoramik cam tavan yüzünden baş mesafesinde kayıplar var. Arkada kolay erişilen iki Isofix bağlantısı dışında ön yolcu koltuğunda da Isofix bağlantısı var. 3008 günlük hayatın zorlukları karşında hazırlığını yapmış bir otomobil. Bagaj zemininin yüksekliği ayarlanabiliyor, iki parça halinde katlanabilen arka koltuklarda bunu gerçekleştirmek için bagaj içindeki kolları çekmek yetiyor, çok sayıda eşya gözüne sahip ve Allure donanımında şerit değiştirme ve takip yardımcısından çarpışma uyarısına ve acil durum frenlemesine kadar kapsamlı asistan sistemler sunabiliyor.

3008'de analog göstergeler sunulmuyor. Bazı rakiplerde opsiyon listesinde yer alan dijital göstergeler tüm versiyonlarda standart. Kaliteli malzemelerin ve sağlam bir işçiliğin kullanıldığı kokpitte tüm bilgiler iki büyük ekrandan takip ediliyor. Küçük direksiyon simidinin arkasındaki dijital göstergelerde dört standart arayüz ve bir de kişiselleştirilebilir bir görünüm sunuluyor. Orta konsoldaki dokunmatik ekran ise navigasyon, telefon ve müzik dışında klima ve araç ayarlanının da kumanda merkezi konumunda. Orta havalandırma ızgaralarının altındaki şeritte yer alan ön ayarlı erişim tuşları sayesinde fonksiyonlar doğrudan çağırlabiliyor.

Marş düğmesine uzunca bastığımızda uyanan benzinli turbo motor,

Peugeot, yeni 3008'le tamamen tarz değiştirdi. O artık bir SUV olarak kabul görüyor

PEUGEOT Dışarıda bırakılandan akıllı bir kompakt ortaya çıkarsa

Peugeot'dakiler zarif bir yerleşim yapmayı iyi biliyor. Yeni 3008 de sürücüsünü sarmalıyor. Bazıları küçük direksiyon simidinin sevilebileceğini iddia etse de kimse buna mecbur değil. Konfigüre edilebilir dijital göstergeler standart

130 HP'lik 1.2 lt turbo motor işini iyi yapıyor. Hem performans hemn de tüketim başarılı

Gerçek bir tekme ve bagaj kapağı otomatik olarak açılıp kapanıyor

Eski 3008'de iki yükleme yüksekliği varken yenisinde değişken bir zemin sunuluyor. Sırtlıkları bagaj içinden katlamak mümkün

NISSAN İyi bir fikir nesiller boyu iyi bir fikir olmayı sürdürürse

Qashqai'nin iç mekânına pragmatik bir yapı yapı hakim. Yol bilgisayarının fazla derinlere inen menüleri dışında kullanımı zor bir bölüm yok denebilir. Geri görüş kamerası dışında çevre görüş sistemi opsiyonu da var

1.2 lt'lik baz benzinlinin yeterli gücü var ama çekişi çok da iştahlı değil

İki plaka sayesinde bagaj bölümünde zemini bölmek mümkün

Qashqai son dönem modellerinin değişkenliğine sahip değil. Sadece iki parça halinde katlanan arka koltuğu var

VW Başarıya giden yol denemelerden kaçınmak olursa

Büyük ekranlı navigasyon sistemi (2310 Euro) ve dijital göstergelere gerek yok. Çünkü, baz motorlu Tiguan, otomobilin temelinin ne kadar iyi olduğunu en iyi gösteren versiyon. Kokpitte Golf tarzı mevcut

1.4 lt'lik baz güç ünitesi, bir motorun sunması gereken her şeye sahip

Comfortline donanımından itibaren ön yolcu koltuğu katlanabiliyor

Arkada bolca yer olduğu için arka koltukların 18 cm ileri-geri hareketi kullanılabiliyor. Bagaj hacmi çok cömert

uzun bir süre etkileyici bir güç rezervi sunabiliyor. 100 km'de 7.7 lt yakıtla yetinen 1.2 lt'lik güç ünitesi, piyasadaki en olgun üç silindirli motorlardan biri konumunda. Homojen ve etkileyici güç dağılımıyla dikkat çeken motor, üst devirlere tırmanmayı seviyor ve bu esnada gürültücü bir karaktere de bürünmüyor. Altı ileri manuel şanzımanın vites oranları iyi ayarlanmış ancak vites kolu biraz ağır. Motor, dar virajlarda sadece önden çekişli olarak satın alınabilen 3008'in güç aktarımını zorlamayı seviyor. Ancak virajlardaki esas zorluk bu değil. Küçük direksiyon simidi ve asabi tepkiler veren yönlendirme sisteminin birlikteliği ortaya bir çeviklik hissi çıkartıyor. Ancak bu tablo otomobilin gerçek yol tutuş karakterini sadece abartıyor. 3008 bu manzara altında ESP tarafından sert bir biçimde frenleniyor ve nazik bir biçimde sallanıyor. Direksiyon sistemi geri bildirimden çok asabiyet sunuyor ve vuruntulu hissettiriyor. Otomobilin konfor karakteriyse daha olgun. Yoldaki kısa engebeler biraz telaşlı bir biçimde karşılık bulurken uzun engeller daha akıcı bir biçimde filtre ediliyor. Son olarak otomobilin güçlü frenlerini ve kapsamlı donanımını da hatırlatmak gerekiyor. Yeni 3008, selefinden neredeyse her konuda farklı ve daha iyi bir otomobil. Peki en iyisi o mu?

1332 kg

Hafiflik Qashqai'nin daha güçlü ancak daha ağır rakiplerinin karşısında ezilmemesini sağlıyor: 3008 (+120 kg) ve Tiguan (+198 kg)

Nissan: Başarı? Görüntü!

Qashqai'nin başlangıçtan beri en iyi yaptığı şey gereksiz olanları yok saymasıydı. Gereksiz bir zemin yüksekliği? Gereksiz karmaşada 4x4 sistemi? Maço bir iç mekân düzeni? Bunların hiçbirinden eser yoktu. Nissan Qashqai, aksine SUV'ların yapısal avantajlarına odaklanmış bir otomobil oldu. Geniş bir yaşam alanı, rahat biniş, yüksek oturuş ve iyi bir bakış. 1.2 lt'lik benzinli baz motor sadece önden çekişli olarak gelirken ikinci donanım seviyesi Acenta'da gerekli donanımlar sunuluyor. Kapsamlı bir asistan listesi, koltuk ısıtması ve opsiyonel bir bilgi-eğlence sistemi bunlar arasında yer alıyor. Ancak bu karşılaştırmada önemli olan her Qashqai'nin ortaklaşa sunduğu özellikler.

Bunlar arasında kolay kullanılan ve parçalı zemin sayesinde değişken bir biçime sokulabilen bagaj yer alıyor. Rahat arka koltuklar iki yetişkine yetecek genişlik sunulabiliyor. Sürücü ve yanındaki yolcu Nissan'ın NASA ile birlikte geliştirdiği koltuklarda oturuyor. Ancak bu, bir uzay yolculuğuna bu koltukların üstünde çıkmak isteyeceğimiz anlamına gelmiyor. Çünkü koltuklarda sırt desteği eksikliği hissediliyor.

Genel anlamda bakıldığındaysa özenli işçiliğin hakimiyetindeki kokpitte çoğu özellik başarılı. Sadece iç içe geçmiş yol bilgisayarı alışkanlık gerektiriyor. Çünkü asistan sistemler de bu menülerin içinden kontrol ediliyor. Bu detay göz ardı edildiği müddetçe Qashqai'de kullanımla ilgili bir zorluk veya karışıklık bulunmuyor. Geleneksel özellikler Qashqai'de ön planda ve bir kontak anahtarı da bunlardan biri.

Nissan'ın farklı modellerinde de görev yapan 1.2 lt'lik direkt enjeksiyonlu motor, 0.5 bar gibi düşük bir turbo basıncıyla 115 HP ve 190 Nm üretiyor. Motor rakipleri kadar enerjik bir sürüş kazandırmasa da 7.7 lt/100 km'lik ortalama tüketim başarılı. Bu değerde Qashqai'nin rakiplerinden hafif olması da pay sahibi. Bu hafiflik aynı zamanda kompakt Japon'un düzlüklerde rakiplerinin ensesinde kalmasına da yardım ediyor.

Düzlüklerde diyoruz çünkü virajlarda ESP'nin otoriter müdahaleleri Qashqai'yi bir hayli yavaşlatıyor. Bu duruma çok da üzülmemek gerekiyor. Çünkü geri bildirimi zayıf ve endirekt direksiyon sistemi daha

GULDE'NİN BAĞLANABİLİRLİK RAPORU

Peugeot 3008'in üç boyutlu navigasyonu

Telefonunuzu kablosuz olarak şarj etmek mi? Evet, yeni Peugeot 3008 rakipleri arasında birçok farklı donanıma sahip. Tüm bunların sezgisel olarak kullanılabilmesi de bir başarı...

Birkaç düğme nasıl da fark yaratıyor: 3008'de, 308'deki gibi tüm fonksiyonları dokunmatik ekran üzerinden gerçekleştirmek yerine telefon, müzik veya navigasyon gibi temel fonksiyonlara erişim için fiziksel tuşlar kullanılıyor. Bu sayede gözleri yoldan ayırmadan ana menülere geçiş sağlanabiliyor. Bunun dışında multimedya sisteminin menü yapısı da basitleştirilmiş. Çoğu fonksiyona erişim sezgisel olarak gerçekleştirilebiliyor. Dokunuşlara hassas tepkiler veren ekranın çözünürlüğü başarılı ve sekiz inçlik boyutu detaylı rota takibi için yeterince büyük. Almanya'da 850 Euro karşılığında sunulan opsiyonel üç boyutlu navigasyon sistemi mobil ağ modülü üzerinden farklı çevrimiçi hizmetlere erişim sağlıyor. Bunlar arasından TomTom'un detaylı trafik yoğunluğu bilgisi, çevredeki istasyonların akaryakıt fiyat bilgileri, hava tahmini ve boş park yerlerinin bilgisi yer alıyor. Tüm bunlar doğrudan navigasyon haritasının üzerine yansıtılırken alt menülere inmeye gerek kalmıyor. Akıllı telefonlardaki uygulamalar Apple Carplay ve Mirrorlink üzerinden aktarılabilirken, çokça kullanılan Android Auto şimdilik 3008 tarafından desteklenmiyor. Çekim kalitesini iyileştiren harici anten bağlantısı otomobilde sunulmasa da 150 Euro karşılığında, vites kolunun önündeki boşluğa indüktif yani kablosuz şarj özelliği kazandırılıp bu yapıyı destekleyen cihazlar şarj edilebiliyor. Kullanımda biraz kuşku yaratan bölümse sistemin sesli komut özelliği. Sistem adresleri tek seferde anlayabilse de belli bir sıranın (önce cadde-sokak, sonra şehir) takip edilmesi gerekiyor.

Qi standardını destekleyen telefonları kablosuz şarj etmek mümkün

Navigasyon sistemi TomTom'un hassas gerçek zamanlı trafik bilgisini kullanıyor

Akıllı telefonlardaki uygulamalar Apple Carplay veya Mirrorlink ile aktarılıyor

SONUÇ

Neredeyse her şey var

Mantıklı menü yapısı, hızlı tepki veren dokunmatik ekran ve önemli çevrimiçi fonksiyonlar: Peugeot'nun yeni üç boyutlu navigasyon sistemi parasının karşılığını veriyor. Çok sık telefon görüşmesi yapanlar otomobilde harici bir anten isteyebilir. Sesli komut sisteminde de hâlâ yapılabilecek iyileştirmeler var.

TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model	Nissan Qashqai 1.2 DIG-T Acenta	Peugeot 3008 Puretech 130 Allure	VW Tiguan 1.4 TSI Comfortline
Motor			
Motor tipi/silindir sayısı	Sıralı/4	Sıralı/3	Sıralı/4
Silindir hacmi cc	1197	1199	1395
Güç kW (HP) d/d	85 (115) 4500	96 (130) 5500	92 (125) 5000
Maksimum tork Nm, d/d	190 bei 2000	230 bei 1750	200 bei 1400
Güç aktarımı	Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman	Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman	Önden çekişli, altı ileri manuel şanzıman
Test aracı lastiği	215/60 R 17 H Michelin Primacy 3	225/55 R 18 V Michelin Primacy 3	235/55 R 18 V Continental Sport Contact 5
Boyutlar/ağırlıklar			
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi kg	1332/528	1452/458	1530/540
Uzunluk × Genişlik mm (yan aynalarla) × Yükseklik	4377 × 1806 (2070) × 1590	4447 × 1841 (2098) × 1624	4486 × 1839 (2099) × 1654
Aks aralığı mm	2646	2675	2677
Dönüş çapı sol/sağ m	10.9/11.2	10.9/10.9	11.3/11.4
Bagaj hacmi lt/VDA	430/1585	520/1482	520/1655
Kübik hacim uzunluk × küçük mm	340 × 880 × 640	460 × 895 × 670	330 × 870 × 745
genişlik × yükseklik büyük mm	1210 × 880 × 640	1350 × 895 × 670	1350 × 870 × 745
Römork kapasitesi frensiz/frenli kg	675/1200	660/1400	740/1600
Kabin genişliği ön/arka mm	1470/1455	1485/1485	1520/1490
Kabin yüksekliği ön/arka mm	1010/940	980/910	1060/985
Standart diz mesafesi mm	710	710	770
Tüketim/menzil/CO_2			
Test tüketimi lt/100 km	7.7	7.7	8.2
ams ekonomik	6.5	6.4	6.8
ams ev-iş yolu	7.5	7.4	8.0
ams sportif	10.1	10.2	10.5
Test CO_2 salımı g/km	179	179	191
NEDC'ye göre tüketim lt/100 km			
Şehir içi/şehir dışı/ortalama	6.6/5.1/5.6	6.0/4.5/5.1	7.5/5.3/6.1
Emisyon sınıfı	Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı g/km	129	117	139
Verimlilik sınıfı	B	A	C
Depo kapasitesi lt	55	53	58
Menzil km	714	688	707
Hızlanma/Maksimum hız			
Hızlanma sn			
0 – 80 km/s	7.1	6.7	7.2
0 – 100 km/s	10.7	10.3	10.9
0 – 120 km/s	15.7	14.4	15.7
0 – 130 km/s	18.6	17.2	18.8
0 – 140 km/s	21.8	20.9	23.2
0 – 160 km/s	34.7	29.5	34.7
0 – 400 m	17.4	17.2	17.6
Ara hızlanma sn			
60 – 100 km/s	6.2	5.9	6.3
80 – 120 km/s	8.6	7.7	8.5
Maksimum hız km/s	185	188	190
Fren mesafeleri			
100 – 0 km/s soğuk m	34.8	34.3	36.0
130 – 0 km/s soğuk/sıcak	61.9/62.8	57.9/59.0	59.7/60.2
140 – 0 km/s soğuk	71	67	69
İç gürültü			
80 km/s son vites	64	63	61
100 km/s dB(A)	65	65	64
130 km/s	69	68	68
160 km/s	74	72	72
Sürüş dinamikleri			
Slalom 18 m ESP açık/kapalı	56.6/56.7	59.7/–[1]	59.0/59.6
Çift şerit değiştirme km/s	125.7/127.3	123.0/–[1]	123.0/124.5
Sürüş değerlendirmesi	◄ Ø ►	◄ Ø ►	◄ Ø ►
Yönlendirme endirekt/direkt	●○○○	○●○○	○●○○
Denge önden/arkadan kayma eğilimi	●○○○	○●○○	○●○○
ESP ağırbaşlı/sportif	●○○○	●○○○	●○○○
Kontrol kolay/zorlayıcı	●○○○	○●○○	●○○○
Araç karakteri ağırbaşlı/sportif	○●○○	○●○○	○●○○
Maliyetler			
Sabit maliyetler Euro			
Vergi	92	68	116
Zorunlu trafik sigortası	340	382	350
Kısmi kasko[2]	101	104	112
Tam kasko[3]	429	440	451
Kullanım maliyeti aylık[4]			
yılda 15.000 km Euro	209	214	226
yılda 30.000 km Euro	374	381	405
Baz fiyat (Almanya) Euro	23.890	28.200	27.925

[1] Devre dışı bırakılamaz, [2] Ferdi pay olmadan; [3] 150 Euro ferdi pay ile; [4] Değer kayıpsız

770

mm

Tiguan, rakiplerine göre fazladan 60 mm daha geniş bir oturma alanı sunuyor. Hatta bir Mercedes S-Serisi'nden 25 mm daha fazlasına sahip

fazlasına da izin vermiyor. Bununla birlikte sert yürüyen aksam süspansiyon konforundan çalıyor.

VW: Temel? Sağlam!

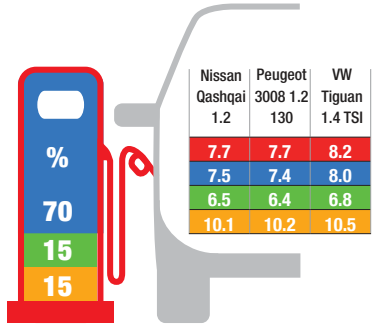
Tiguan yeni bir otomobil ve onu daha önce detaylı bir biçimde açıkladık. Kısa bir hatırlatma yeterli olacaktır. Otomobil yolcular ve eşyaları için en fazla yeri sunuyor ve değişkenliği de rakiplerinden daha iyi bir seviyede: Arka koltuk 18 cm ileri-geri hareket edebiliyor, parçalı olarak bagaj içinden katlanabiliyor, ön yolcu koltuğunun sırtlığını öne doğru katlamak mümkün ve opsiyon listesinde de olsa değişken bir bagaj zemini sunuluyor.

Kaliteli malzemeler ve iyi bir işçiliğe kapsamlı elektronik asistanları ve kolay kullanılan kokpiti de ekleyelim. Opsiyon listesindeki dijital göstergelerde tüm fonksiyonlara hakim olmak için keşfetmeyi sevmek gerekiyor. Şimdiye kadar sadece dört tekerlekten çekişli ve çift kavramalı otomatik şanzımanla konuğumuz olan Tiguan, karşılaştırmadaki 1.4 TSI'da bunlardan hiçbirini

TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



Nissan Qashqai 1.2	Peugeot 3008 1.2 130	VW Tiguan 1.4 TSI
7.7	7.7	8.2
7.5	7.4	8.0
6.5	6.4	6.8
10.1	10.2	10.5

Yükleme eşikliklerinin yükseklikleri: 75.5 (Nissan), 70 (Peugeot) ve 73 santimetre (VW)

sunamıyor. Ancak bundan şikâyet etmeye gerek yok. Qashqai ve 3008'de de olduğu gibi, Tiguan'da da baz benzinli motor tavsiye edilmeyi hak eden bir ünite. 125 HP'lik güç kolay kullanılan ve oranları iyi ayarlanmış manuel şanzımanla ön tekerleklere iletiliyor.Dar virajlarda bu iletim fazlasıyla direkt. Tiguan hızlı sürüşlerde önce önden kayma eğilimi gösteriyor sonrasında viraj çıkışında kendini toparlayıp hızlanıyor.Çekiş kontrol sistemi ve ESP her koşulda duruma hakim. Buna ek olarak direkt ancak konforlu ve aynı zamanda da net çalışan direksiyon sistemi tutunmanın ne zaman kaybolduğu konusunda iyi bir bilgilendirme yapıyor.

Baz benzinli motorun avantajları günlük kullanımda daha iyi anlaşılıyor. 1.4 lt'lik ünite homojen bir güç dağılımı sunarken, uzun süre arka planda kalıyor. Motorun huzursuzluk belirtileri ancak üst devirlerde ortaya çıkıyor. Ancak üst devirlere çıkmaya pek de gerek yok. Maksimum torkun rakiplerine göre daha erken gelmesi sayesinde ağır Tiguan, Qashqai'nin hızlanma canlılığını yakalayabiliyor. Bu esnada 8.2 lt/100 km ile biraz daha fazla yakıt tüketse de 180 HP'lik DSG'li ve 4x4 versiyondan 1.1 lt/100 km daha az benzinle yetiniyor.

Tiguan rakiplerine göre büyük farkı konforda gösteriyor. Ön koltuklar yüksek ancak uzun yolculuklara uygun yapıda. Adaptif amortisörler kaba pürüzleri bile yetenekli bir biçimde filtre ederken, bu özellik elbette ki opsiyonel. Kazananın fiyatı yine en yüksek. Ancak bunu biz 70 yıldır biliyoruz.

Yazı: Sebastian Renz
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

SONUÇ

Nitelik galibi

1 VW

Daha heyecan verici ve daha kelepir kompakt SUV'lar yok mu? Elbette ki var. Ancak konforlu, güvenli, kullanışlı ve geniş Tiguan baz versiyonuyla bile çok etkileyici.

2 PEUGEOT

Yeni 3008, hem tasarım hem de kullanım anlamında yenilikçi bir otomobil. Aynı zamanda çok iyi bir motora sahip, konforlu ve değişken bir yapıda.

3 NISSAN

Kelepir Qashqai, boyutlarını çok iyi kullanıyor, tutumlu bir motora sahip ancak konfor konusunda zaaflar gösteriyor.

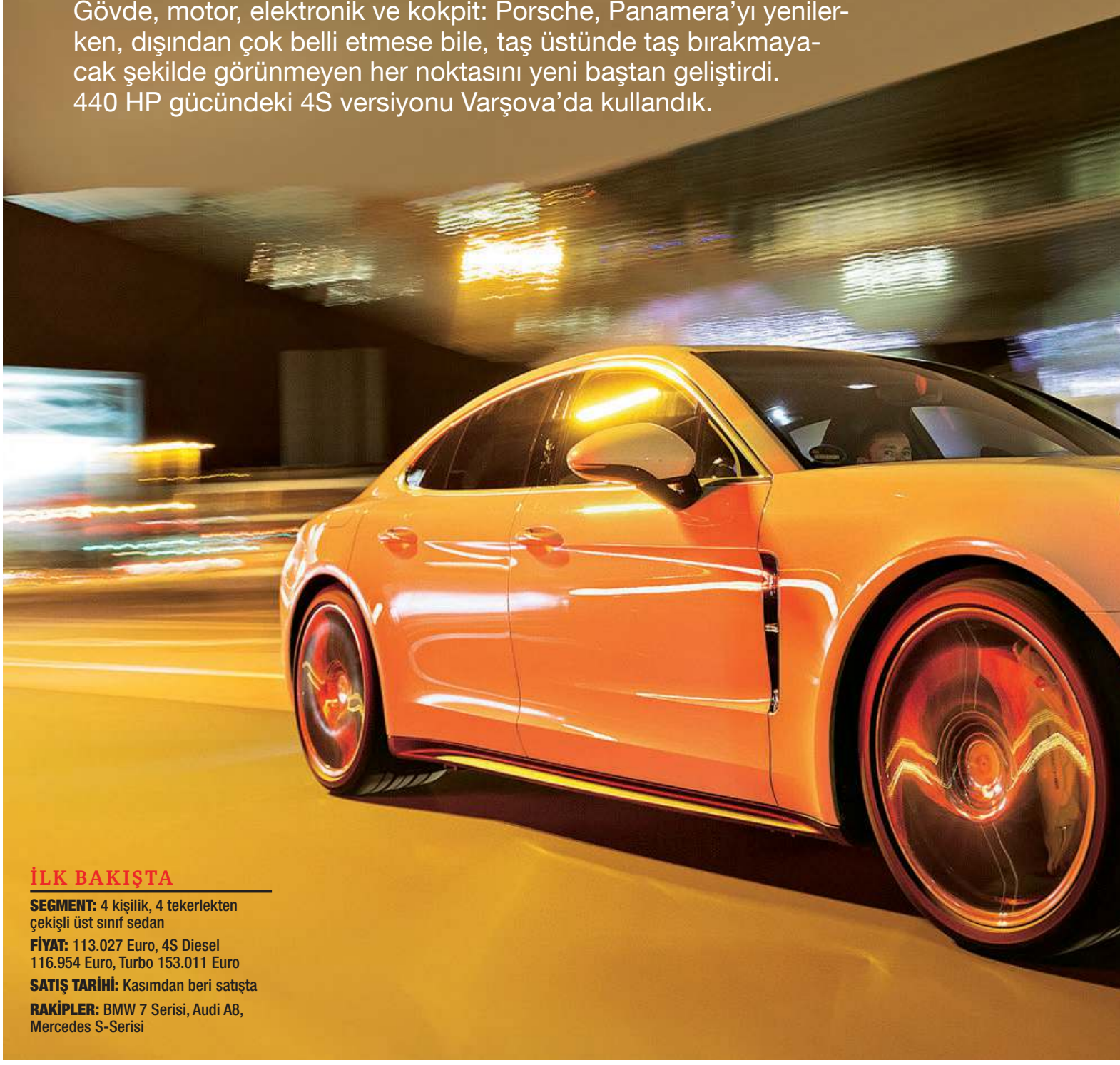
PUAN TABLOSU

Model (Maksimum puan)		VW Tiguan 1.4 TSI	Peugeot 3008 Puretech 130	Nissan Qashqai 1.2 DIG-T
Karoser				
İç mekân genişliği	(20)	12	8	9
Boyutlar	(10)	4	4	5
Bagaj	(15)	11	9	8
Taşıma kapasitesi	(10)	6	5	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	9	8	6
Kumandalar/göstergeler	(5)	5	4	4
Kullanım kolaylığı	(10)	8	6	7
Görüş açıları	(10)	8	7	7
Kalite hissi	(10)	9	8	7
Toplam	**(100)**	**72**	**59**	**59**
Güvenlik				
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	22	18	13
Far	(10)	9	7	5
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	4	6	5
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	3	3	2
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	6	7	2
190 km/s fren	(5)	4	5	4
Pedal hissi	(5)	5	5	5
Sürüş güvenliği	(15)	14	14	13
Toplam	**(100)**	**67**	**65**	**49**
Konfor				
Süspansiyon konforu	(25)	22	20	17
Koltuklar ön	(15)	12	12	10
Koltuklar arka	(10)	9	7	8
Multimedya	(20)	16	13	12
Konfor asistanları	(10)	9	6	3
Klima	(10)	8	7	7
Kabin gürültüsü	(5)	4	4	4
Gürültü hissi	(5)	4	4	3
Toplam	**(100)**	**84**	**73**	**64**
Motor				
Çalışma karakteri	(10)	8	8	7
Çekiş gücü	(10)	4	5	4
Güç dağılımı	(5)	3	4	2
Şanzıman/vites oranları	(10)	8	6	8
Hızlanma/maksimum hız	(15)	3	4	3
Ara hızlanma	(5)	1	2	1
Test tüketimi	(20)	9	10	10
Şarj imkanı	(10)	–	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–	–
Menzil	(5)	4	4	4
Toplam	**(100)**	**40**	**43**	**39**
Sürüş özellikleri				
Sürüş dinamikleri	(20)	5	5	4
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	18	17	16
Direksiyon	(20)	18	15	16
Dönüş çapı	(10)	2	3	2
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	10	10	10
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	8	7	8
Toplam	**(100)**	**61**	**57**	**56**
Çevre				
CO_2 emisyonu	(30)	16	17	17
NEDC'ye göre emisyon	(15)	10	12	11
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	3	4	4
Toplam	**(50)**	**29**	**33**	**32**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**353**	**330**	**299**
Maliyetler				
Baz fiyat*	(25)	14	17	25
Donanım*	(10)	3	10	6
Opsiyon fiyatları	(5)	4	4	2
İkinci el satış kolaylığı	(10)	9	7	8
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	10	10
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	14	15	15
Garanti	(10)	5	7	5
Toplam	**(100)**	**73**	**84**	**86**
Genel toplam	**(650)**	**426**	**414**	**385**
		1	**2**	**3**

* Daha iyi olan tam puan alır

Yeni kadar

Gövde, motor, elektronik ve kokpit: Porsche, Panamera'yı yenilerken, dışından çok belli etmese bile, taş üstünde taş bırakmayacak şekilde görünmeyen her noktasını yeni baştan geliştirdi. 440 HP gücündeki 4S versiyonu Varşova'da kullandık.



İLK BAKIŞTA

SEGMENT: 4 kişilik, 4 tekerlekten çekişli üst sınıf sedan

FİYAT: 113.027 Euro, 4S Diesel 116.954 Euro, Turbo 153.011 Euro

SATIŞ TARİHİ: Kasımdan beri satışta

RAKİPLER: BMW 7 Serisi, Audi A8, Mercedes S-Serisi

iyi mi?

İç mekândaki dev multimedya ekranı ve net göstergeler sürücü odaklı. Malzemeler ise beklenildiği gibi üst kalite.

Hava tamamen karardı, akşam trafiği şehri ve çevre yollarını etkisi altına aldı ve yağmur da ince ince çiseliyor. Başka bir deyişle, yeni Porsche Panamera 4S'le çıkacağımız test sürüşü için şartlar ideal.

Yeni nesil de tıpkı selefi gibi spor otomobil ve lüks bir sedanı bir arada sunmayı amaçlıyor. Birinci nesil bu konuda iyiydi ancak mükemmel değildi. Porsche mühendisleri ikinci nesilde özellikle günlük kullanıma odaklanmış. Ve şu anda içinde bulunduğumuz koşullar da günlük kullanımın zorlu evrelerinden biri: Akşam eve dönüş trafiği... Mesafe takip özellikli hız sabitleyicinin hassas çalışma karakteri sıkışık trafiği kabus olmaktan çıkarıyor. Panamera, usta bir şoför gibi öndeki aracı dikkatli bir biçimde takip ediyor, yumuşak bir biçimde duruyor ve sarsıntısız bir biçimde yeniden hareket ediyor.

Opsiyon listesindeki matrix LED farlar da yeni Panamera'nın etkileyici yönleri arasında yer alıyor. Far başına 84 bağımsız kontrollü LED'den oluşan aydınlatma sistemi karşı yöndeki ve öndeki araç veya nesnelerin durumuna göre ışık dağılımını ve perdelemesini o kadar iyi yapıyor ki çoğu zaman uzun farlarla seyahat etmek mümkün. Bunun için bir kameradan faydalanılıyor. Yayalar veya yan şerit çizgisinin civarındaki nesnelerse çok iyi bir biçimde aydınlatılıyor. LED'li sistem öyle akıllı ki, eğer trafik levhalarından yansıma oluşursa ışık şiddetini otomatik olarak kısarak sürücünün gözlerinin kamaşması engelleniyor.

32.5 m

100 km/s hızdan sıfıra inmek ne zor iş ama başkaları için. Panamera, 911 GT3'ün 32.6 metrelik fren mesafesinden bile iyi bir sonuca imza atıyor

Artık konfor da var

Selef modele göre fark sadece asistan ve güvenlik sistemlerinde yok. Aynı zamanda sürüş konforunda da kayda değer bir artış yaşanmış. Test otomobili 21 inçlik jantlarla donatılmış olmasına rağmen opsiyon listesindeki adaptif havalı süspansiyon sistemi yoldaki kısa vuruntuları ve yamaları hassas bir biçimde emebiliyor. Ortaya çıkan konfor hissi bir S-Serisi seviyesinde olmasa da sıkı ayarlı Panamera artık vuruntulu bir otomobil değil. Sport modu tercih edildiğinde bile kabul edilebilir bir konfor seviyesi muhafaza ediliyor.

Dikkat çekici başka bir nokta: Panamera artık sessiz de gidebiliyor. Opsiyon listesindeki çift camlı kabine sakin sürüşte artık rahatsız edici motor, yürüyen aksam veya rüzgâr gürültüsü sızmıyor. Kulaklarına arada sırada akustik bir ziyafet çekmek isteyenler için opsiyonel olarak sunulan spor egzozda sesin şiddetini bir tuş yardımıyla kontrol etmek mümkün.

Yeni Panamera'nın yüksek konfor seviyesi Almanya'da 3261 Euro karşılığında sunulan 18 yöne ayarlı adaptif spor ön koltuklarla tamamlanıyor. Arkada yine sabit kafalıklı iki adet bağımsız koltuk sunulurken oturma üniteleri multimedya sisteminin de yer aldığı geniş bir orta konsol tarafından ayrılıyor. Yaklaşık 3.0 cm artan aks aralığı özellikle diz mesafesinde uzun boylular için olumlu bir artışı da beraberinde getirmiş.

Yaklaşık 500 litrelik bagaj hacmi Audi A8 ve diğer lüks sedanların seviyesine yaklaşırken, bagaj kapağının arka camla birlikte açılması ve koltukların katlanabilmesi kullanışlılığı artırıyor. Bundan böyle hiç kimse Porsche'nin kullanışlı otomobiller üretmediğini iddia edemez.

Ancak her şeyin mükemmel olduğundan söz etmek de mümkün değil: Ufak tefek eşyalar için yeterince göz yok. Özellikle vites kolunun önünde bir boşluk aranıyor. Ayrıca kapı içlerindeki boşluklar da kısıtlı genişlikte.

GULDE'NİN BAĞLANABİLİRLİK RAPORU

Çevrimiçi navigasyonlu PCM

Yeni bilgi-eğlence sistemi en önemli çevrimiçi fonksiyonlara sahip ve dev ekranıyla etkileyici. Buna karşın kullanım kolaylığında kat edilmesi gereken yol var.

Standart olarak sunulan PCM (Porsche Communication Management) ekranı boyutuyla bile etkileyici olmayı başarıyor: 12.0 inçlik geniş erkan Mercedes ve BMW'nin seviyesini yakalıyor. Bunun dışında ekranın dokunuşlara tepkisi süresi gecikmesiz ve menüler yaklaşıldığında otomatik olarak büyüyüp yüksek çözünürlük seviyesiyle de göz dolduruyor. Navigasyon sistemi torpido gözündeki bir SIM kart yuvalı LTE modülü üzerinden gerçek zamanlı trafik bilgileri, boş otopark durumu, akaryakıt fiyatları veya çevredeki görülmeye değer yerler gibi bilgileri verebiliyor. Bluetooth ile eşleştirilmiş akıllı telefonlar ön kol doyamanın içindeki bölümde oldukları müddetçe çekim kalitesini iyileştiren harici antenle eşleştirilebiliyor. Apple Carplay sayesinde bazı uygulamalar iPhone'dan büyük ekrana taşınarak kontrol edilebiliyor.

Porsche kullanımda yeni yollara sapıyor: Orta konsoldaki birçok fiziksel tuş yerine dokunmatik yüzeyli kontrol elemanlarına yer veriliyor. Yenilikçi ve modern hissettirse de bu tercih sürücünün gözlerini yoldan ayırmasına neden oluyor. Aynı şekilde ses kontrolü için dairesel klasik bir kumanda yerine kendi ekseni etrafında dönen oval bir şalterin kullanılması da çok pratik değil. Bu kumandanın üstündeki dairesel kumanda ise müzik listeleri gibi fonksiyonların arasında gezmeye yarıyor. Sık kullanılan fonksiyonların kısa yollar olarak ana ekranda sunulması kullanım kolaylığını da beraberinde getiriyor. Sesli komut sistemi etkileyici bir biçimde çalışırken adresleri çoğu zaman bir kerede anlıyor. Ayrıca "beni en yakındaki benzin istasyonuna götür" gibi emirleri de karşılıksız bırakmıyor.

Yol tarifi kolay anlaşılırken kavşaklar için ek bir pencere de açılıyor

Carplay modu aktif olduğunda da navigasyon sisteminin ekranı görüntüde kalıyor

Çevredeki boş park yerleri sistemin çevrimiçi hizmetlerinden biri

SONUÇ

En iyi biçimde bağlı

Yeni Porsche PCM pek çok yönüyle etkileyici olmayı başarıyor: Ekran kaliteli ve büyük, faydalı çevrimiçi hizmetler var, akıllı telefonların eşleşmesi sorunsuz ve sesli komut sistemi de türünün en iyi örneklerinden biri. Orta konsoldaki dokunmatik yüzeyli kontrol elemanlarının kullanımı için sürücünün çoğunlukla gözlerini yoldan ayırması gerekiyor.

Bilgi eğlence sistemini ikinci koltuk sırasından da kontrol etmek mümkün

Güçlü ve ekonomik: 2.9 litrelik V6 motorun plastik ardında saklanması gerekmiyor

Otomobilin birçok fonksiyonuna, artık düğme yerine dokunmatik ekran kontrolleriyle ulaşılıyor

Değişken bagaj bölmesi, büyük kapak sayesinde daha rahat kullanılıyor. Koltuklar çok sayıda ayarlama seçeneğine sahip ve son derece rahat

Stop lambalarını birleştiren ışık bandı arka tasarımın daha uyumlu görünmesine yardımcı oluyor.

YORUM

Volkan Demirkuşak
Genel Yayın Yönetmeni

Geçmişe sünger çekin

Selef Panamera'yı seven kadar sevmeyen de vardı. Porsche'ye bu otomobil yakıştı mı diyenleri dün gibi hatırlıyorum. Benzer yorumları Cayenne için de duymuştuk. Peki ne oldu? Porsche, en çok sattığı modelleri piyasaya sürdü. Panamera ise bu haliyle bambaşka olmuş. Tasarımından, sürüş özelliklerine afilli spoylerine ve verimli motorlarına kadar bu Panamera gerçek bir Porsche olmuş. Varşova'da kullandığımız, Türkiye'ye daha çok uyacak V6 makine, nefessiz hızlanıyor ve çok verimli. Panamera 4S yola zamk gibi yapışanlardan. Turbo'da ise kendimden geçtiğimi söyleyebilirim. Tam anlamıyla seçkin bir Porsche olmuş.

Görüş açıları da bir otomobil için en iyi örneklerden biri değil. Bunda yüksek arka koltuk sırtlıklarının da payı unutulmamalı. Geri görüş kamerası kesinlikle tavsiye ettiğimiz bir opsiyon. Ancak yeni Panamera'da en çok alışılması gereken yeni kontrol konsepti olarak dikkat çekiyor. Porsche birinci nesilde tuşların hakimiyetindeki ön konsoldan dokunmatik yüzeyli bir kokpite geçiş yapmış. Yeni kontrol elemanları göze hoş ve kaliteli gelmekle birlikte bakmadan kullanılmaları biraz zor.

Ancak kokpitteki en önemli kumanda elemanları için bir alışma evresi gerekmiyor: Direksiyon ve pedallar... Oturma pozisyonu selefine göre 15 mm yükselmiş olsa da yeni Panamera hâlâ gerçek bir spor otomobil hissi vermeyi biliyor. Sürüş dinamikleri testinde hava kuru. Başka bir deyişle otomobil, konfordaki artışın bedelini sürüş dinamiklerinde bir eksilme olarak sunmadığını ispatlamak zorunda. Panamera 4S sanki aklımızdan geçenleri okumuşçasına kukaların arasından selefine göre tam 4 km/s daha hızlı geçiyor. Bu çok ciddi bir fark.

Bu tabloda opsiyonel olarak sunulan yeni arka aks yönlendirmesinin payı büyük. Sistem sayesinde arka tekerlekler 2.8 dereceye kadar dönerek 5.0 metrelik devin düşük hızlarda daha çevik, yüksek hızlarda ise daha dengeli olmasına yardımcı oluyor. Bu esnada otomobil yapay ve harmonik olmayan bir his bırakmıyor. Porsche'nin büyük sedanı böylece viraj girişlerinde ön aksta yüksek bir tutunma seviyesi oluşturup virajın devamını sallanmadan kararlı bir biçimde geride bırakabiliyor. Opsiyon listesindeki seramik frenler otomobilin diğer güven unsurları arasında yer alıyor: 100 km/s hızda gereken 32.5 metrelik fren mesafesi sadece büyük bir sedan için mükemmel bir değer değil. Bir 911 GT3 bile bir tık fazlasına ihtiyaç duyuyor: 100-0 km/s 32.6 metre.

Porsche tarzı bir baz motor

Hazır hayretler içindeyken devam edelim: Tersine yani 0-100 km/s için gereken süre sadece 3.9 saniye. Alüminyum motor kaputunun altında ilk etapta sunulan iki benzinli motorun zayıf olanı var: 440 HP gücündeki 2.9 lt'lik çift turbo V6. Motorun turbo üniteleri silindir bloklarının içinde yer alırken, bu sayede hava akış kanallarının kısa ve turbo boşluğunun da küçük olması hedeflenmiş.

Altı silindirli ünite alt devirlerde bile kendini belli ederken, devir bandı boyunca gücünü ortaya koymadan önce bir göz kırpması kadar süreye ihtiyaç duyuyor. Sonrası çok akıcı. 110 HP daha güçlü olan 4.0 lt'lik V8, Almanya'da talep edilen 40.000 Euro farkı haklı ve mantıklı göstermek için büyük bir çaba göstermek zorunda. 2.9 lt'lik V6 için ortalama yakıt tüketimi de çok etkileyici: 10.7 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi selefinden tam 2.4 lt daha az ve gaz pedalına kibar davrananlar otomobili 8.0 lt/100 km civarındaki tüketim değerleriyle kullanabilir. Bu arada küçük bir hatırlatma yapalım: yeni Panamera hafifliği ön planda tutan bir otomobil değil. Yakıt deposu doluyken yeni 4S selefine göre 12 kg daha hafif olabilir. Ancak yakıt deposunun 25 litre küçülmüş olduğu hatırlandığında yeni modelin selefinden ağır olduğu ortaya çıkıyor.

10.7
lt/100 km
Panamera 4S'in ortalama yakıt tüketimi. 20 HP daha güçsüz olan selefi 13.1 litreye ihtiyaç duyuyordu

Tasarrufta faydası olan bir diğer unsur son iki vitesinin dişli oranları çok uzun tutulan sekiz ileri çift kavramalı otomatik şanzıman. Panamera 4S, maksimum hızına altıncı viteste ulaşırken, otomobilin son iki vitesi yakıt tüketimini ve gürültü seviyesini düşürmeye yarıyor. ZF ile birlikte geliştirilen yeni şanzıman çok hızlı ve aynı zamanda da neredeyse hiç sarsıntısız vites değişimleriyle öne çıkıyor. Çift kavramalı otomatik şanzımanların tork konvertörlü otomatik şanzımanlara göre dezavantajları arasında yer alan kalkıştaki agresif ve sarsıntılı çalışma karakteri de çok iyi ortadan kaldırılmış.

Yeni Panamera, övgüyü hak eden bir otomobil. Selefine göre sadece daha konforlu olmakla kalmıyor, aynı zamanda daha çevik ve tutumlu bir hale de gelmiş. 5.0 metrelik lüks bir sedanı bir spor otomobile dönüştürme fikri olanlar ikinci Panamera neslini seveceklerdir.

Yazı: Dirk Gulde
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

▶ Teknik özellikler ve test verileri **sayfa 88**'de

KOLEKSİYON SAYISI BAYİLERDE

- 4 kapılı, 4 kişilik sedan
- 440 HP (324 kW) ▸ 0-100 km/s 3.9 sn
- Maksimum hız 289 km/s
- Yakıt tüketimi 10.7 lt/100 km ▸ 113.027 Euro

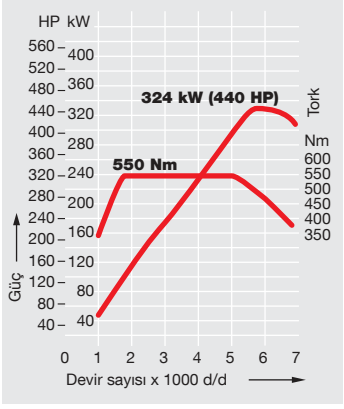
MOTOR

Motor

Altı silindirli V motor, direkt enjeksiyon, önde uzunlamasına, ara soğutuculu turbo, dört yataklı krank mili, silindir sırası başına üstten çift eksantrik, triger zinciri, silindir başına dört supap

Güç	**324 kW (440 HP) 5650 d/d**
Silindir hacmi	2894 cc
Çap x strok	84.5 x 86.0 mm
Spesifik güç	112.0 kW/lt (152.0 HP/lt)
Sıkıştırma oranı	10.5:1
Maksimum turbo basıncı	1.80 bar
Maksimum tork	550 Nm. 1750 d/d
Maks. güç devrinde piston hızı	16.2 m/sn
Motor yağ kapasitesi	9.2 lt
Soğutma sistemi kapasitesi	13.8 lt

Güç



Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekiş, sekiz ileri çift kavramalı otomatik şanzıman. Dişli oranları: I. 5.97, II. 3.24, III. 2.08, IV. 1.42, V. 1.05, VI. 0.84, VII. 0.67, VIII. 0.53, geri vites 5.22, son dişli 3.36 : 1

Yürüyen aksam

Önde çift salıncaklı, arkada tek salıncaklı ve uzunlamasına bağlantılı aks, havalı süspansiyon, önde ve arkada viraj denge çubukları. Elektromekanik servo destekli pinyon dişli direksiyon sistemi, Direksiyon dişli oranı 9.3-15.5 : 1. 2.5 direksiyon tur sayısı, önde (420 mm) ve arkada (390 mm) hava kanallı seramik fren diskleri, ABS, kantlar önde 9.5 J x 21, arkada 11.5 J x 21, lastikler önde 275/35 R 21 Y, arkada 315/30 R 21 Y, Continental Sport Contact 5P

MALİYETLER

Kullanım maliyetleri	**Euro**
Vergi	236
Trafik sigortası	456
Kısmi kasko	663
Tam kasko	1856
Sabit maliyetler	1355
100 km'lik işletme maliyeti	25.06
Yıllık değer kaybı	19.000

(36 ay ve 45.000 km kullanıma göre; tahmin: auto motor & sport)

Toplam maliyet/km*

15.000 km/yıl	1.62/0.34
30.000 km/yıl	1.05/0.30

Aylık kullanım maliyetleri*

15.000 km/yıl	2027/426
30.000 km/yıl	2621/739

Başlangıç fiyatı	**113.027**
Test aracı fiyatı	**154.540**

* Değer kaybıyla/değer kayıpsız

TEST VERİLERİ

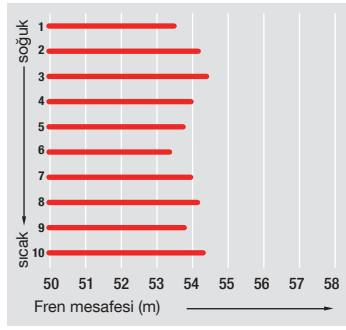
Performans	**sn**
Hızlanma	
0 – 40 km/s	1.0
0 – 80 km/s	2.7
0 – 100 km/s	**3.9**
0 – 120 km/s	5.3
0 – 130 km/s	6.1
0 – 140 km/s	7.2
0 – 160 km/s	9.4
0 – 180 km/s	11.8
0 – 200 km/s	15.1
Ara hızlanma	
60 – 100 km/s	2.1
80 – 120 km/s	2.6
400 m	12.2 (182 km/s)
Maksimum hız	289 km/s

Kabin gürültüsü	**dB(A)**
Vites	D
80 km/s	65
100 km/s	67
130 km/s	69
160 km/s	72
180 km/s	75
Rölanti gürültüsü	47
Kick-down'da maksimum gürültü	79

Gösterge sapması	**km/s**
80/100	77/97
130/160	127/157

Fren mesafesi	**m**
100 km/s	32.5
130 km/s soğuk	53.6
130 km/s sıcak	54.3
Yüksek hız fren testi (190 km/s)	115

130 km/s'den frenleme



Sürüş dinamikleri	**km/s**
Slalom 18 m	
Çekiş kontrol/ESP açık	67.9
Çekiş kontrol/ESP kapalı	68.1
Çift şerit değiştirme	
Çekiş kontrol/ESP açık	135.2
Çekiş kontrol/ESP kapalı	137.5

Sürüş değerlendirmesi

Yönlendirme
endirekt ● direkt

Denge (kayma eğilimi)
önden ● arkadan

ESP
ağırbaşlı ● sportif

Kontrol
kolay ● sofistike

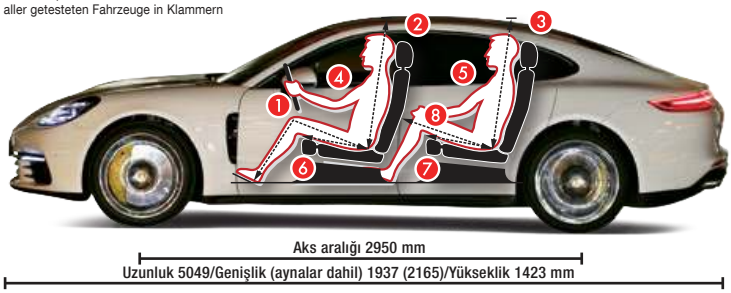
Araç karakteri

ağırbaşlı ● sportif

BOYUTLAR VE AĞIRLIKLAR

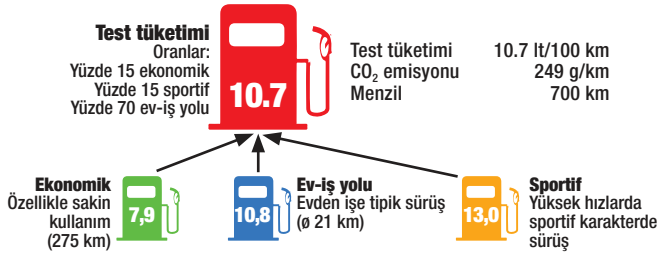
1	Diz mesafesi 1020–1210 mm	5	İç genişlik arka 1480 (1510) mm
2	İç yükseklik ön 1040 (1021) mm	6	Oturma derinliği ön 510 (526) mm
3	İç yükseklik arka 960 (948) mm	7	Oturma derinliği arka 500 (501) mm
4	İç genişlik ön 1535 (1550) mm	8	Arka oturma alanı 650–870 mm

*klassenspezifischer Durchschnittswert aller getesteten Fahrzeuge in Klammern



Arka oturma standardı	760 (753) mm
Yol yüzeyinden oturma yüksekliği	440 (482) mm
Direksiyon simidi çapı	370 mm
Yükleme eşiği yüksekliği	704 mm
İz açıklığı ön/arka	1671/1651 mm
Dönüş çapı sağ/sol	11.3/11.3 (12.0) m
Boş ağırlık	1944 (2032) kg
İzin verilen makimum yüklü ağırlık	2495 kg
Taşıma kapasitesi	551 (521) kg
Ağırlık dağımı ön/arka	% 52.9/47.1
Römork kapasitesi frensiz/frenli	750/2200 kg
Bagaj hacmi	495 (497)-1304 lt
Depo kapasitesi	75 (76) lt
Aerodinamik katsayı c_w	0.29
Ön yüzey alanı A	2.37 m²

auto motor sport TEST TÜKETİMİ (LT/100 KM)



NEDC'ye göre tüketim

Şehir içi/şehir dışı	10.1/6.7 lt/100 km
Ortalama	8.1 lt/100 km

Emisyon değerleri

Emisyon normu	Euro 6
HC (limit değeri)	0.031 (0.100) g/km
NO_x (limit değeri)	0.017 (0.060) g/km
CO (limit değeri)	0.282 (1.000) g/km
CO_2	184 g/km
Rölanti/sürüş gürültüsü	78/74

SONUÇ ★★★★★

Yeni Panamera selefine göre daha konforlu, pratik ve multimedya açısından zengin bir otomobil. Örnek sürüş dinamikleri ve hâlâ alçak kalan sürüş pozisyonuyla lüks sedanlar arasındaki özel yerini korumayı biliyor.

Karoser
- ✚ önde ve arkada cömert yaşam alanı, değişken bagaj, kaliteli işçilik, çok iyi göstergeler, çevrimiçi hizmetli navigasyon sistemi
- ➖ eşya gözü az, görüş açıları, kısmen kompleks kokpit ergonomisi

Sürüş konforu
- ✚ havalı süspansiyon sisteminin çalışma karakteri, sessiz kabin önde ve arkada rahat koltuklar,
- ➖ genel karakteri sert

Motor
- ✚ çekişi güçlü ve devir çevirmeyi seven V6 turbo motor, konforlu şanzıman

Sürüş özellikleri
- ✚ çok çevik, nötr yönlendirilme, hassas direksiyon, düz gidiş, güç aktarımı

Güvenlik
- ✚ çok iyi farlar, çok güçlü frenler, kapsamlı güvenlik asistanları

Çevre
- ✚ nispeten düşük tüketim, hızlı start/stop sistemi
- ➖ yüksek ağırlık, gürültülü spor egzoz

Maliyetler
- ✚ uzun bakım aralığı,
- ➖ yüksek satış fiyatı, pahalı opsiyonlar, kasko maliyeti, iki yıl garanti

“Kış lastiği için kar yağmasını beklemeyin”

Kış mevsimi çetin yüzünü gösterirken kış lastiğinin önemini Pirelli Otomobil Lastikleri Pazarlama Müdürü Alper Aydın’la konuştuk.

Kışın alınacak önemlerle ilgili olarak Alper Aydın, “Yaz lastiği zincir takarak kış lastiğine dönüşmez” diyor

Kış lastiği nedir?

Alper Aydın: Kış lastiği konusu son dönemde insanların bilinçlendiği, dikkat çeken bir konu. Kış lastiğini 7 derecenin altındaki sıcaklıklarda daha güvenli sürüş sunmak adına üretilmiş lastikler olarak kısaca tanımlayabiliriz. Yaz lastikleriyle kıyaslandığında hamuru daha yumuşak, lastik yüzeyindeki kanallar daha derindir. Bu sebeple kış lastikleri soğuk hava koşullarında otomobilin yola tutunmasını sağlarken sürücü komutlarını da çok daha güvenli bir şekilde yerine getirir.

Kış lastiği uygulamasına ne zaman geçilmelidir?

A.A: Ülkemizde bölgesel sıcaklık farkı oldukça fazla. Erzurum’da hava sıcaklığı 7 derecenin altına ekim ayında düşerken İzmir’de kasım-aralık aylarını bulabiliyor. Fakat genel bir değerlendirmede kış lastiği uygulamasına ekim-kasım aylarında geçmekte fayda var. Hepimiz sabah erken saatlerde otomobillerimize binip yola çıkıyoruz. Fakat gündüz hava sıcaklıklarının 15 dereceye ulaştığında dahi gece ve sabah saatlerinde havayla birlikte zemin de soğuk oluyor. Soğuk zeminde tutunamayan yaz lastikleri de doğal olarak kazalara davetiye çıkarıyor. Bu noktaları da değerlendirip kış lastiği uygulamasına geçmek için sıcaklıkların çok düşmesini veya kar yağmasını beklememek gerek.

Türk sürücüler kış lastikleri hakkında yeterince bilinçli mi?

A.A: Bundan 10 yıl öncesine baktığımızda bilinçlenme konusunda sektör ve tüketici olarak çok ciddi yol kat ettiğimizi düşünüyorum. Fakat bazı sürücüler kar yağdığında yaz lastiğine zincir takmak veya trafiğe çıkmamak gibi yollara başvurarak kışlık lastik taktırmaktan kaçınıyor. Bu durum SUV kullanıcılarında sıklıkla görülüyor. Araçlarının dört tekerlekten çekişli olmasından dolayı kış lastiğine ihtiyaç olmadığını düşünmek yaygın bir inanış olsa da kesinlikle yanlış. Buzlu ve karlı zeminde yazlık lastikler sertleşeceği için sürücünün otomobilin kontrolünü kaybetme riski oldukça fazladır. Araç dört çeker olsa bile zeminle temas eden kısım lastik olduğu için kış lastiği bu açıdan hayati öneme sahiptir.

Zorunlu kış lastiği uygulaması 1 Aralık’ta başlıyor. Bu uygulamanın detaylarından bahsedebilir misiniz?

A.A: 1 Aralık itibariyle tüm ticari araç sürücülerinin kışlık lastik kullanma zorunluluğu başlıyor. Burada kışlık lastiğin üzerindeki işaretlere oldukça dikkat etmek gerek. Gerçek anlamda kışlık lastik özelliği taşıyan lastiklerde dağ ve kar kristali işaretinin olması gerek. Lastik bu işareti taşıyorsa kışlık lastiktir. Ticari araç kullanıcılarının bu işaretlere oldukça dikkat etmeleri gerek. Aksi halde trafik kurallarına aykırı davranmış olacaklardır ve cezai yaptırımlarla karşılaşacaklardır. Zincir takarak yaz lastiğini kış lastiğine döndürmek mümkün değil.

Kış lastiğinde önemli konulardan biri de lastik depolama. Pirelli bu konuda bir kolaylık sunuyor mu?

A.A: Bugün Türkiye’de Pirelli olarak lastik saklama hizmeti sunmaktayız. Sürücü bir Pirelli bayisine gidip kış lastiği taktırmak istediğinizde yazlık lastiklerin saklama işlemleri bayiler tarafından yapılıyor. Biz tüm bayilerimizde bu uygulamayı başlattık. Müşterilerimiz bayilerimize yazlık lastiklerini bırakıp kışlık lastiklerini gönül rahatlığıyla kullanabiliyor. Bayilerimizde lastikler kuru, nemsiz ve karanlık ortamlarda özel bir barkod sistemiyle muhafaza ediliyor.

Her otomobile göre bir kış lastiği var mı?

A.A: Bizim ürün gamımızda binek araçların en spor serilerinden günlük kullandığımız araçlardan, hafif ticari araçlara kadar her araç ve her ebata uygun kışlık lastiğimiz bulunuyor. SottoZero 3 serimiz yeni bir seri. Spor sedan ve spor otomobiller için geliştirilmiş bir lastik. Daha çok performans talep edenler için tasarlandı. Bu lastikte özel polimerler kullanılmasından dolayı performans sınıfına hitap eden bir lastik çeşidi. SottoZero 2 serimizin özelliği ise araç üreticilerinin fabrika çıkışı olarak kullandığı homologe edilmiş lastikler. Yine bu lastiklerde mobiliteyi devam ettiren RunFlat teknolojisi var. Bununla beraber SnowControl 3 serisi ise her araca hitap eden lastiklerimiz bu seride sunuluyor. SUV sınıfındaki araçların talebine ise ScorpionWinter serimiz ile cevap veriyoruz. Hafif ticari araçlar için ürettiğimiz Carrier serimizin de kış lastiği ürün gamımızda sunulmakta.

Pirelli’nin lastik sektöründeki payı nedir?

A.A: Pirelli Türkiye’de üretim yapan ilk lastik markası. Carrier serisinin büyük çoğunluğu Türkiye’de üretiliyor. Diğer kışlık lastiklerimizin de büyük çoğunluğu Türkiye’de üretiliyor. İzmit’te faaliyet gösteren fabrikamız ülke ekonomisi için çok önemli. Fabrikada yıllık 5 milyon lastik üretiliyor. Ayrıca Formula 1 lastikleri de ülkemizde üretilmekde. Bu durum bizim açımızdan oldukça gurur verici.

Röportaj: Ersin Çelik
Fotoğraf: Egemen Atiyar

Farklı tarza sahip 4x4'ler

Dört tekerlekten çekiş... Sokaklarımız bu tarz araçlarla dolu. Aslında en önemli soru bu teknolojiye ihtiyaç var mı? Çünkü birçok 4x4 lastiklerini çamura bile değdirmeden ömrünü tamamlıyor. Karşımızda dört farklı konseptten araç var. Bakalım gerçek arazi koşullarında yetenekliler mi?

BİR BAKIŞTA

FORD RANGER 2.2 TDCI: 160 HP, yakıt tüketimi 8.0 lt/100 km, baz fiyat 98.915 TL

RENAULT KADJAR 1.6 DCI: 130 HP, yakıt tüketimi 4.9 lt/100 km, baz fiyat 111.750 TL

SUZUKI JIMNY 1.3: 85 HP, yakıt tüketimi 7.3 lt/100 km, baz fiyat 62.500 TL

TOYOTA LAND CRUISER V8: 272 HP, yakıt tüketimi 9.5 lt/100 km, baz fiyat -

FORD RANGER

Ranger'ın kabini bir pick-up'tan ziyade SUV konforunda...

Boyutlarına rağmen şehir içinde bile kullanımı kolay

Ford Ranger'ın son nesli 2015 yılında pazara sunuldu

RENAULT KADJAR

Renault Kadjar, karşılaştırmanın en modern kabinine sahip

Renault Kadjar, 4x4 teknolojisini Nissan'dan almış

Şık yapılı Kadjar, gerçek bir Fransız gibi hissettirmiyor

Sokaklarımız SUV, crossover ve pick-up'larla dolu. Herkes trafikten ve yakıt fiyatlarından şikâyet ediyor ama bu tarz araçları kullanmaktan da geri kalmıyor. Açıkçası ben de uzun boylu bir yapım olduğundan SUV'ların içinde kendimi daha rahat hissediyorum. Diğer yandan birçok 4x4'ün fren mesafesi ve yol tutuşu binek otomobil seviyesinde değil. Bu nedenle benim için hâlâ satın alma listesinin en üst sırasında değiller. Bir başka konu da dört tekerlekten çekiş. Kimsenin bu sistemlere ihtiyacı yok. Evet, bazı şehirlerimizde kış şartları zorlu geçebiliyor. Bu anlamda faydalı olabilir ama özellikle İstanbul'da kullanılan 4x4 araçlar, potansiyellerinin yüzde 10'unu bile kullanmıyor. Tabii ki maceracı insanlar da yok değil. Hafta sonlarında yaptıkları aktivitelerde bu tarz araçlar kullanıyorlar ama onların tercihi genellikle daha safkan arazi araçları oluyor.

Lastikler çamura bulandığında hangi 4x4 daha yetenekli?

Biz de bunları düşünerek bir karşılaştırma yapmaya karar verdik. Farklı sınıf ve fiyatlı dört adet araç seçtik ve soluğu arazide aldık. Referans aracımız olarak belirlediğimiz Toyota Land Cruiser V8, artık ülkemizde satılmıyor. Bakalım diğer 4x4'ler Land Cruiser'ın yeteneklerine karşı koyabilecek mi? Aslında bu sorunun cevabı çok rahat verilebilir. Renault Kadjar, 19 inçlik jantları ve dar yanaklı lastikleriyle benim burada ne işim var gibi duruyor. Land Cruiser'a en çok yaklaşacak aracın Ford Ranger olacağını düşünüyoruz. Suzuki Jimny ise teknik özellikleriyle insanı kuşkulandırıyor. 85 HP'lik 1.3 lt'lik torksuz bir motor, ne kadar maceracı olabilir. Ama önceki tecrübelerimiz bunun böyle olmadığını söylüyor. Onda safkan bir ruh var ve çok şaşırtıcı performanslara imza atabilir.

Önce Ford Ranger'ın fabrika verilerine bakalım. 160 HP'lik 2.2 lt turbo dizel motora sahip olan Ranger, 385 HP torku ve altı ileri otomatik şanzımanıyla konuğumuz oldu. Aracın yerden yüksekliği 237 mm. Yaklaşma açısı önde ve arkada 28 derece olan Ranger, 35 derecelik eğimlerde devrilmeden ilerleyebiliyor, 32 derecelik açılara tırmanabiliyor. Sudan geçme yüksekliğiyse 800 mm.

Renault Kadjar'da 130 HP güç ve 320 Nm tork sunan 1.6 lt'lik dCi motor kullanılıyor. Nissan'dan alınma 4x4 sistemine güvenen Kadjar'ın

SUZUKI JIMNY

Suzuki Jimny yeni bir araç ama kabininde 90'lı yıllar ön planda

Jimny'yi şehir içinde kullanmak çok keyifli

Ufak tefek olduğuna aldanmayın arazide dişleri uzuyor

TOYOTA LAND CRUISER

Land Cruiser, Japon usulü konforuyla başka bir ligde yer alıyor

Dev cüssesine rağmen rahat kontrol edilebiliyor

Land Cruiser, karşılaştırmamızın referans aracı

Dört araç da farklı çekiş modlarına sahip

yaklaşma açısı 18 derece, uzaklaşma açıcı ise 28 derece. Yani bir engelle karşılaştığında Ranger'dan çok önce altını vuruyor. Kadjar'ın yerden yüksekliği ise 200 mm.

Suzuki Jimny, ise bu konuda çok daha başarılı. Yaklaşma açısı 34 mm'ye kadar çıkıyor. Uzaklaşma açısı 46 derece olan Japon, 31 derecelik açılara tırmanabiliyor. Yani neredeyse Ranger kadar azimli. Ayrıca aks aralığının çok dar oluşu engelleri aşarken karnının zemine oturmasını engelliyor.

Toyota Land Cruiser'a baktığımızda ise yaklaşma açısının 30 derece olduğunu görüyoruz. Fakat ayrılma açısı 20 dereceyle düşük. Eğimlerde devrilme derecesi ise 21. Bu veriler çok başarılı gibi görünmeyebilir ama 650 Nm'lik tork, Land Cruiser'ı vahşice ileri fırlatıyor ve engel tanımıyor. Aslında veriler her şeyi anlatmaz, bir de kullanıcının hisleri vardır. Referans aracı olarak Land Cruiser'ı düşünsek de Ford Ranger da hiç yabana atılacak bir savaşçı değil. Bu iki araçla denediğimiz hiçbir engelde takılmadık. Tabii ki test araçlarımızı kırmaktan kaçındığımız için abartmadık ama Toyota ve Ford kullanıcılarının yolda kalma gibi bir problemleri olacağını düşünmüyoruz. Bu iki araçta arazi lastikleri olsa durum daha da ileri boyuta taşınabilir. Suzuki Jimny de bizleri şaşırtmayı başardı. Biraz daha güce ihtiyaç duysa da engel aşma konusunda çok yetenekli. Tek dezavantajı sürücüsünü tedirgin etmesi. Küçük, hafif ve yüksek yapılı olduğundan, acaba devrilir miyim endişesi taşıyorsunuz ama öyle olmuyor tabii ki. Renault Kadjar ise bu üçlünün yanında daha light bir araç. Evet, dört tekerlekten çekiş sistemi başarıyla çalışıyor ama lastikleri hiç uygun değil. Birçok engelde ilk pes eden Kadjar oldu. Zaten beklediğimiz de buydu ama kış şartlarında yeterince güvenli olacaktır.

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ

Arazinin kralı kim?

Sorunun cevabı aslında çok basit. Eğer çok fazla risk almazsanız Land Cruiser ve Ranger ile aşamayacağınız engel yok gibi. Hele arazi lastikleri de tercih ederseniz bu iki aracın potansiyeli daha da yükselecektir. Suzuki Jimny de boyundan büyük işlere imza atıyor. Sürücüsünü biraz tedirgin ediyor ama zamanla ona güvenmeye başlayabilirsiniz. Renault Kadjar ise her engelde ilk olmaz diyen araç oldu. Fransızın problemi üstünde 19 inçlik jantlar oluşuydu. Sonuç olarak, eğer maceracı bir ruha sahip değilseniz ve yaşadığınız şehirde de kış şartları yoğun değilse dört tekerlekten çekiş hâlâ bir lüks. Boşuna ağırlık taşımayın, fazladan yakıt tüketmeyin derim.

C 63, Edition 1 versiyonunda savaş boyası taşıyor. 300 CE, kromun sportif sayılmadığı bir zamandan geliyor

Dün ve bugün

Mercedes-AMG C 63 S, coupe gövdeyle birlikte modifiye edilmiş bir yürüyen aksama sahip. Bu da test için yeterli bir neden. Ve coupe bu testte yalnız değil: 1988 yılında V8 motoruyla marka fanatiklerini büyüleyen 300 CE 6.0 32V'nin moral desteğini de yanına alıyor.

Otomobillerle ilgili hikâyeler anlatılırken dün ve bugün kavramı sıkça kullanılan bir klişedir. Eskiden her şeyin ne kadar da daha ucuz olduğu ve bugünün çok daha pahalı olduğu da bu klişelerden biridir. Hele bir de Euro'ya geçişten sonra tedavülden kalkan Mark, Şilin veya Liret gibi para birimlerine başvurulursa durum çok daha dramatik bir hale getirilebilir. Mercedes-AMG C 63 S Coupe ve 300 CE 6.0 32V hikâyesinde de klişelere başvuruyoruz. Lakabı Hammer (çekiç) olan siyah 300 CE 6.0 32V'nin ilk sahibi olan Avusturyalı ticari danışman Ocak 1988'de 330 bin Alman Markı'nı otomobilin elde üretildiği Affalterbach'a yatırmak zorundaydı. Bu meblağı Avusturya'nın o zamanki para birimiyle vermemiz gerekirse yediyle çarpmamız gerekiyor. Ya bugün? İnternetteki çevrimiçi konfigüratörde tüm konfor ve sürüş donanımları tercih edildiğinde tarife 104 bin 154 Euro'da son buluyor. Bu fiyata her şey dahil. AMG'nin temsil ettikleri de bu her şey dahil menünün içinde. Güç? Sarsıcı derecede fazla: 510 HP güç ve 1750 d/d'de 700 Nm maksimum tork yedi ileri çift kavramalı otomatik şanzıman üzerinden arka tekerleklere iletilmek için hazır bekliyor. Ses? Emektar 300 CE'ye göre çok daha kirli ve karanlık melodiler mevcut. Eski coupe, torunundan farklı olan yumuşak bir Amerikan tarzı V8 ritmine sahip.

144 km/s

Coupe'nin çift şerit değiştirme esnasında ulaştığı hız çok daha pahalı AMG GT S'e yakın bir seviyede (146.7 km/s)

C 63 S'in sesi valfli bir egzoz sistemi tarafından dramatize ediliyor: derin, vuruntulu ve tehditkâr. Sürüş dinamikleri? AMG'ye göre sedan ve station versiyonlardan daha da yüksek: Beş kollu arka aksta tekerlek yuvaları diğer iki versiyona göre 25 mm daha dışarıda yer alıyor. Buna ek olarak yeni taşıyıcılar ve daha yüksek bir negatif kamber açısı da modelin farkları arasında yer alıyor. Her AMG S versiyonu gibi C 63 S Coupe'de de elektronik kontrollü mekanik bir arka diferansiyel kilidi görev yapıyor.

W 124 Coupe'ye "Hammer" lakabını kazandıran acaba ne olabilirdi? Elbette kaputun altında yatan motor: Dönemin S-Serisi'nde görev yapan M 117 kodlu V8'in hacmi 6.0 litreye yükseltilmiş bir türevi. 300 CE'de kullanılan elektronik, muhtemelen bir hesap makinesinden halliceyken, C 63 S Coupe'de kullanılan elektronik altyapısının muhtemelen 80'li yıllarda uzaya bir roket yollamaya yetecek kadar ileri olduğunu söyleyebiliriz. AMG'nin yeni coupe'sini değerlendirirken referans modeli olarak C 63 S T Model'i alıyoruz. 18 metre aralıklı kukaların arasında C 63 S Coupe kükreyerek dans ediyor. Farklı AMG modellerinden de alışkın olduğumuz üzere C-Serisi şaşkınlık verecek

4.0 lt'lik V8 motor. 700 Nm gibi çok yüksek bir maksimum torku çok hızlı ürettiği için sürücünün vücudunu sıkıca saran spor koltuklarda oturması çok faydalı

Arka aksı çizgisinden çıkartmak için bunu gerçekten istemek gerekiyor. Bunun dışında güç aktarımı başarılı

derecede direkt bir yönlendirme yeteneğine sahip. Direksiyonun böylesi bir otomobil için çok düşük bir kuvvetle dönmesi de alışkın olmayanları şaşırtabilir.

Arka aksa direkt bağlantı

Bu durum olumsuzluk yaratmıyor. Ön tekerlekler güçlü bir tutunma ortaya koyabiliyor. Arkalarda da sorun yok. Elbette 4.0 litrelik çift turbo V8 motorun neredeyse her seferinde arka aksın tutunma limitlerini hınzırca zorlamasını saymazsak. Sağ ayağını hassas kullananlar, kukalar arasındaki baleyi station versiyonla aynı hızda tamamlayabiliyor. Bu durumun nedeni olarak station'da ağırlığın yüzde 54.4'ünün, coupe'deyse yüzde 54.7'sinin ön aksa binmesi de gösterilebilir. Bunun biraz zorlama bir sebep bulma arayışı olduğunu söylemeliyiz. Ne yani, Mercedes-AMG'nin en dinamik C-Serisi iddası sadece abartılı bir pazarlama sloganı mı? Sıradaki bölüme geçelim: Çift şerit değiştirme. C 63 S Coupe'nin bu bölümdeki hızı 144.0 km/s. Station kardeşinden 3.1 km/s hızlı ancak çok daha pahalı AMG GT S'ten 2.7 km/s daha yavaş. Hiç fena değil. Coupe, yol tutuş testinde birinci sektörden ikinciye geçişte station kardeşine göre hissedilir biçimde daha uzun süre stabil kalırken, üçüncü sektöre geçişte otomobilin arka kısmı hareketleniyor. En sportifi de olsa burada da aynı kural geçerli: Motor kaputunun altındaki canavar cezanı kesmeden önce gaz pedalına karşı nazik davran.

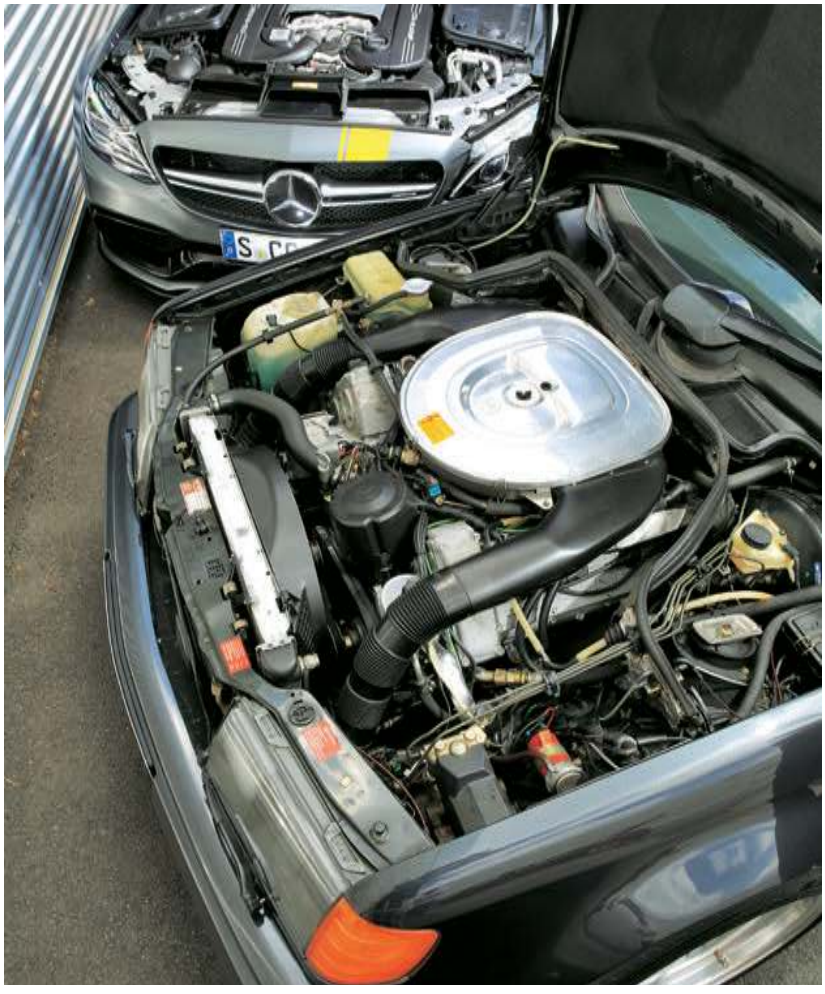
Motorun ham ve vahşi yapısı sadece coupe'nin değil, tüm AMG modellerinin karakterlerini yansıtıyor. Edition 1 versiyonunda mat gri karoser ve sarı çizgilerle farklılaşan iki kapılı canavarı sadece kalabalık şehirlerin caddelerinde egzozun valfi açıkken gösteriş yapmak için kullananlar, otomobili kesinlikle anlamamış olanlar. C 63 S, limitlerinde daha fazla "erkeklik" talep eden bir otomobil. Şu gerçekleri belirtmeden devam etmeyelim: Otomobilin pistte daha hızlı olması için gücünün biraz daha kısıtlı olması yeterli. Veya mevcut gücünü dört tekerleğe aktarması da pistte daha hızlı olması için yeterli olabilirdi. Ancak o zaman karakterini koruyabilir miydi? Hiç sanmıyoruz. Ancak mevcut halinde gerçek bir karakter zenginiyle karşı karşıyayız. Aklımızda bu düşünceler gezinirken, bir sonraki viraja geliyoruz. Ön tekerlekleri ideal çizgisine oturtup hafif bir gaz dokunuşuyla virajı yan yan geçiyoruz. Termik olarak ağır bir yükün altına giren V8 bu esnada çığlıklarını atmosferle paylaşıyor. Ortaya çıkan ses en vahşi Cermenleri bile annelerinin dizlerinin dibine götürmeye yetecek karakterde.

Sürücü Almanya'da 8000 Euro'dan fazla tutan opsiyonel spor koltuklarda belki biraz fazla yüksekte oturuyor. Ancak koltukların kesimi ve kullanılan malzemeler çok başarılı. Otomatik şanzıman yeterince hızlı tepkiler verirken seramik fren disklerine sahip fren sistemi 11.2 m/s^2 gibi çok etkili bir yavaşlama performansı sunabiliyor. 0'dan 100 km/s hıza çıkmak için 4.1 saniyeye ve 0-200 km/s hızlanması için de sadece 12.8 saniyeye ihtiyaç duyan bir otomobilin böylesine güçlü frenleri olduğunu bilmek çok büyük bir şans. Değişken ve duruma göre farklı tepkiler veren kilitli diferansiyelle tam olarak anlaşmaya başladığını

1806

kg

C-Serisi, 4.69 metrelik orta sınıf bir coupe için ciddi bir ağırlığa sahip



"Tek kişi - tek motor" henüz bir pazarlama argümanı değilken, AMG 6.0 litrelik bu V8'i üretti. Ceviz ağacı kaplamalarla birlikte iç mekân standart versiyonlara çok yakın. Koltuklar tahmin edildiği kadar fazla yan destek sunamıyor

düşünüp gaz pedalını doğru kullanmaya başladığına inandığın sırada 255 milimetre genişliğindeki 19 inçlik lastikler önden kaymanın şarkısını daha erken söylemeye başlıyor. Ancak otomobilin arka kısmını dışa savurmak mümkün. Elbette istediğiniz müddetçe. ESP? Elbette... Ara kademe sayesinde daha da keyifli.

Asistanlar için mola

300 CE'de sürücü elbette ki asistanlar tarafından desteklenmiyor. Ancak emektar coupe'nin kendine güveni tam ve yol tutuş pistine çıkmaya hazır. B sütunu olmayan coupe'nin içi çok havadar. Sonradan takılan spor koltukların ayar düğmeleri ve halkaları koltuklara Doktor Frankenstein'ın muyanehanesinden fırlamış gibi bir hava katıyor. Dört, evet dört, kademeli otomatik şanzıman dikkatlice vites değiştiriyor. 385 HP ve 566 Nm'lik maksimum güç ve torkun bir kısmı otomatik şanzımanın tork konvertörü tarafından yeniyor. Ancak sorun değil, güç hâlâ yeterli. 300 CE, çok belirgin bir önden kayma eğilimiyle ilk virajı geride bırakıyor. Direksiyonu boynuzlarından tutmak gerekiyor. Şanzımanı zikzaklı yolunda ikinci vitese sürüklerken M 117 kodlu V8 yaklaşık 6000 d/d'de kükrüyor. Gövdenin yanal hareketleri çok belirgin. Tıpkı motorun gücü gibi.

Virajın sonunda geniş arka kısma can gelirken, 265 mm'lik 17 inçlik lastikler bu durumla savaşmak zorunda kalıyor.

1988 yılı dikkate alındığında bu Mercedes'in bir sansasyon olduğunu tahmin etmek zor değil. 288 km/s maksimum hız, 6.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma ve hız ibresinin 200 km/s'yi göstermesi için 20.4 saniyeye ihtiyaç duyulması, o zamanlar için gerçekten büyük olaylardı. Ancak Hammer, Ruf CTR 1'e karşı giriştiği düelloyu kaybetmişti. Bugüne baktığımızda C 63 S çok farklı hızlanma boyutlarına ve çeviklik zirvelerine çıkan bir otomobil. Ayrıca traşlanmamış ve kendine has, safkan bir karakter ortaya koyuyor. Üstelik bunları geçmişle karşılaştırdığımızda çok daha makul bir bedel karşılığında...

Yazı: Jens Dralle
Fotoğraf: Rossen Gargolov

AMG'nin bagaj kapağınki çıkıntı geleneğini koruması güzel. İki egzoz bugün de yeterli olurdu

auto motor sport TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Motor

Sekiz silindirli V motor, çift turbo, ara soğutucu, beş yataklı krank mili, silindir sırası başına üsten çift eksantrik, silindir başına dört supap

Güç	**375 kW (510 HP) 5500 d/d**
Silindir hacmi	3982 cc
Çap x strok	83.0 x 92.0 mm
Spesifik güç	94.2 kW/lt (128,1 HP/lt)
Sıkıştırma oranı	10.5:1
Maksimum turbo basıncı	1.3 bar
Maksimum tork	700
Maksimum güç devrinde piston hızı	16.9 m/sn

Güç aktarımı

Arkadan itiş, 7 ileri otomatik şanzıman, şanzıman dişli oranları: I. 4.38; II. 2.86; III. 1.92; IV. 1.37; V. 1.00; VI. 0.82; VII. 0.73; Geri 1. 3.42; Geri 2. 2.23, son dişli: 3.06.

Karoser

4 kişilik coupe	
Uzunluk x genişlik	4686 x 1810
x yükseklik	x 1442 mm
Aks aralığı	2840 mm
Bagaj hacmi	355 lt

Yürüyen aksam

Önde ve arkada uzunlamasına-enlemesine bağlantılı bağımsız akslar, helezon yaylar, amortisörler, önde ve arkada viraj denge çubukları, elektromekanik servo destekli pinyon dişli direksiyon kutusu, direksiyon dişli oranı 15.5:1, hava kanallı fren diskleri ön (390 mm) ve arka (360 mm), lastikler ön 255/35 R 19 Y, arka 285/30 R 20 Y, Michelin Pilot Super Sport.

Ağırlıklar

Boş ağırlık/Taşıma kapasitesi	1806/354 kg
Ağırlık dağılımı ön/arka	% 54.7/45.3

NEDC'ye göre tüketim	**lt/100 km**
Şehir içi/şehir dışı/ortalama	11.4/6.9/8.6
Depo kapasitesi	66

Emisyon değerleri

Emisyon normu	Euro 6
CO_2	200 g/km

Kabin gürültüsü	**dB(A)**
100 km/s	73
130 km/s	75
160 km/s	76
Rölanti gürültüsü	50
Kick-down'da maksimum gürültü	80

Sürüş performansı	**sn**
Hızlanma	
0– 80 km/s	3,1
0–100 km/s	**4,1**
0–120 km/s	5,3
0–140 km/s	6,8
0–160 km/s	8,5
0–200 km/s	12,8
400 m	12,1 (194 km/s)
Ara hızlanma	
60–100/80–120 km/s	1,8/2,2
Maksimum hız	250 km/s

Fren mesafesi	**m**
100 km/s	34,4
130 km/s	58,1

Fahrversuche	**km/s**
Çekiş kontrol/ESP açık/kapalı	
Slalom 18 m	67.9/68.2
Çift şerit değiştirme	142.4/144.0

Tüketim

Test tüketimi	12.1 lt/100 km
Menzil	245 km

Baz fiyat	**Euro**
Mercedes-AMG C 63 S Coupe Edition 1	101.805

DEĞERLENDİRME ★★★★½

Revize edilmiş yürüyen aksam harika bir motora ancak aynı zamanda da fazla kilolara sahip coupe'ye çeviklik kazandırmış.

Dizel-otom

Nihayet dizel-otomatik kombinasyonuna kavuşan Mazda3 Sedan, makyajlanarak gücünü artıran Hyundai Elantra ve sınıfın en çok satılan modellerinden biri olan Ford Focus Sedan'ın karşısına çıkıyor.

atığın gücü

Avrupa'da dizel otomobillerin popüleritesi gittikçe azalırken, ülkemizde bu durum yüksek benzin fiyatlarından dolayı henüz geçerli değil. Düşük hacimli benzinli motorlar trendi yükselmesine yükseliyor fakat uzun ömürlülüklerini kanıtlamaları için biraz daha zaman gerekiyor. Dizel motorlarla kombine edilen otomatik şanzımanlar sayesinde ise hem ekonomiklikten hem de konfordan ödün vermemek mümkün olabiliyor.

Türkiye'de satışlarını artırmada kararlı olan Mazda, CX-3 modeliyle birlikte 1.5 litrelik dizel motorunu otomatik şanzıman ile kombine ederek tüketiciye mesajını net bir şekilde vermişti. Şimdi de en çok satılan modeli olan Mazda3'te dizel-otomatik kombinasyonunu sunmaya başladı. Tabii rakipleri de eli boş durmuyor. Hyundai, yeni makyajladığı Elantra'da 1.6 litrelik dizel motorunda yeni çift kavramalı şanzımanını sunarken, Ford da sınıfının en çok satan modellerinden biri olan Focus Sedan'da yine 1.6 litrelik dizel motorla otomatik şanzıman sunuyor.

Tasarım

Tasarım konusunda Hyundai Elantra ve Mazda3 son gelen makyaj operasyonlarıyla birlikte Focus Sedan'dan daha genç görünüyorlar. Focus Sedan, özellikle Aston Martin modellerini andıran ön tasarımıyla dikkat çekici olmayı sürdürüyor. Rakiplerine göre daha heybetli duran Elantra, 1800 mm genişliğiyle de ilk sırada yer alıyor. Mazda3 ise 4585 mm uzunluğuyla rakiplerinin önünde yer alırken, hem Mazda3 hem de Hyundai Elantra 2700 mm'lik aks mesafesine sahip. Focus Sedan boyut konusunda rakiplerinin en küçüğü oluyor. 2648 mm'lik aks aralıklı Focus Sedan, 4360 mm uzunluğa sahip. Elantra, bagaj hacimlerinde de boyutlarının avantajını kullanıyor. 458 litrelik hacmiyle en geniş bagajı sunarken, onu 421 litre ile Ford Focus Sedan ve 364 litre ile Mazda3 Sedan izliyor.

İç mekân

Kabindeki işçilik ve malzeme kalitesi bakımından Mazda3 Sedan rakipleri arasından sıyrılmayı başarıyor. Neredeyse premium sınıfa yaklaşan kabini ile rakiplerinin önünde yer alan Mazda3 Sedan, ergonomi konusunda da oldukça iyi bir seviyede yer alıyor. Hyundai Elantra özellikle makyajdan sonra daha kaliteli bir iç mekâna kavuşurken, Ford Focus Sedan da sınıf standartlarının gerisinde kalmıyor. Her üç modelde de dokunmatik multimedya ekranı sunuluyor. Mazda3'ün farkı ise bu ekranın hem dokunmatik hem de, sürücü koltuğunun sağ tarafında yer alan düğmeler vasıtası ile kontrol edilebilmesi oluyor. Bu sayede parmak izi takıntısı olanlar için ekrana hiç dokunmadan dahi ayarlar değiştirebiliyor. Kullanışlılık açısından da Mazda3'ün ekranın daha iyi olduğunu belirtmeliyim. Hyundai Elantra ise biraz daha karışık bir arayüz sunarken, Focus Sedan'ın ise Mazda3 kadar olmasa da kullanışlı bir ekrana sahip olduğunu söyleyebilirim.

İç mekânda biraz düğme kargaşası olsa da alışmak zaman almıyor

Yeni nesli eli kulağında olan Focus'un tasarımı dinamikliğini koruyor

Küçük boyutlarına rağmen, bagaj hacmi Mazda3'ü geride bırakıyor

Motor

Ford Focus Sedan ve Mazda3 Sedan'ın kalbinde 1.5 litrelik dizel motorlar yer alırken, Hyundai

Güney Koreli ve Japon rekabeti gün geçtikçe daha da sertleşiyor

HYUNDAI ELANTRA

Makyajla kalite artarken, çift renkli kabin ferah bir his yaratıyor

Stoplarda üç boyutlu görünüm prestiji artırmış

Bu üçlü arasında en büyük bagaj hacmi Elantra'da bulunuyor

MAZDA3 SEDAN

Mazda3'ün kabini, kalite olarak premium modellere yakın

Mazda3 Sedan, hatlarıyla bir Japon olduğunu gösteriyor

Mazda3'ün bagajı, sınıf standartlarının altında kalıyor

Elantra'nın kalbinde 1.6 litrelik dizel motor yer alıyor. Bu farklılık performans değerlerinde de kendini gösteriyor. Elantra'nın motoru 136 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor, Ford Focus Sedan 120 HP güç ve 300 Nm torka sahipken, Mazda3 Sedan ise 105 HP güç ve 270 Nm tork üretiyor. Bu farklar gerçek yol koşullarında da kendini gösteriyor. Hyundai Elantra özellikle yedi ileri çift kavramalı şanzımanın da yardımıyla düşük devirlerden itibaren kararlı bir hızlanmaya sahip. Focus Sedan'da da altı ileri çift kavramalı şanzıman sayesinde Elantra'nın çok da gerisinde kalmazken, Mazda3 Sedan altı ileri konvansiyonel otomatik şanzımanı ile performans konusunda rakiplerine yetişemiyor.

Tüketim değerlerinde ise Elantra 1420 kilogramlık ağırlığına rağmen en tutumlu model olmayı başarıyor. Bunu da yedi ileri şanzımanı sayesinde gerçekleştiriyor. Fabrika verilerine göre 100 kilometrede ortalama 4.1 litrelik tüketim değeri sunan Elantra'yı, 4.2 litre ile Focus Sedan ve 4.4 litrelik ortalama ile Mazda3 Sedan takip ediyor.

Yol tutuş ve konfor

Focus, yol tutuş konusunda sınıfının referans modeli olmayı sürdürüyor. Hızlı ve net cevaplar veren direksiyonu ve aerodinamik yapısıyla sert girilen virajlarda bile önden kayma eğilimi oldukça az olan Focus Sedan'ı, Mazda3 Sedan takip ediyor. Mazda3 Sedan da Focus Sedan'a yakın bir yol tutuş performansı sergiliyor. Hyundai Elantra ise rakiplerinin yanında biraz daha konfor odaklı olmasıyla öne çıkıyor. Elantra ile hızlı girilen virajlarda önden kayma problemini diğer rakiplerine göre biraz daha fazla yaşayabiliyorsunuz.

Konfor konusunda ise yumuşak süspansiyonun keyfini yaşatan Elantra, ülkemiz yollarına en uygun ayarlara sahip. Hem yol tutuş hem de konfor bakımından en iyi kombinasyonu ise Mazda3 Sedan gerçekleştiriyor.

Ford Focus Sedan gerçekten iyi yol tutuyor fakat konfor konusunda geride kalıyor. Hyundai Elantra ise konforlu sürüşü performansa tercih ediyor. Mazda3 ile hem performans hem de konforu aynı anda yaşama şansına sahip olabiliyorsunuz.

Fiyatlar

İş başlangıç fiyatına gelince Güney Koreli birinciliği elinde tutuyor. Hyundai Elantra 1.6 CRDi DCT'nin başlangıç fiyatı 85 bin TL, Ford Focus Sedan 1.5 TDCi Powershift 89 bin 820 TL'den başlarken, Mazda3 Sedan 1.5 Sky-D AT 92 bin TL'lik bir etikete sahip.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu

SONUÇ

Ekonomi mi, Mazda3 mü?

Her üç modelin de öne çıktığı alanlar var. Fakat Mazda3 premium bir otomobile yaklaşan kabin kalitesi ve süspansiyon sistemiyle üçlü arasında benim tercihim olacaktır. Fakat işin bir de maddi boyutu var ki orada da Hyundai Elantra hem yakıt tüketimi hem de başlangıç fiyatıyla öne çıkıyor. Ford Focus Sedan ise performanslı sürüşüyle biraz daha gençleri kendine çekecektir.

Kim daha fonksiyonel?

Kalabalık ve çocuklu aileler için geniş yükleme alanları, saklama gözleri ve pratik özellikler bir otomobilden beklenen özelliklerin hep başında gelmiştir. Peki, bunun için hep büyük bir aile otomobiline mi ihtiyaç var?

İnsanımız birçok konuda arada kalıp kılı kırk yarsa da otomobil konusunda tavrı ve isteği çok nettir. Eğer gençse mutlaka dikkat çekici spor bir otomobil hayali kurar. Uzun kilometreler yapıyorsa seçimini dizelden yana kullanır. Eğer ki evlenmiş ve çekirdek bir aile olmuşsa da iki kapılı otomobilin yerini hemen dört kapılı bir model alır. Aile kavramı gelişip büyüdükçe de otomobilden olan beklentiler artmaya başlar. Hele ki aile biraz kalabalık, bir de bebekler doğmuş ise işte o zaman MPV'ler o ailenin vazgeçilmezi olacaktır.

Oysa ki, burada MPV'nin en tercih edilebilir özelliğinin başında fonksiyonel oluşu gelmektedir.Bagaj kapasitesi büyük ve yükleme imkânı kolaydır. İçeride herkese yetecek kadar saklama gözü vardır. İç hacim büyük ve ferahtır. Ayrıca konforu uzun yolculuklar için çok elverişlidir.

Evet buraya kadar saydığımız tüm özellikleri fonksiyonellik beklentisi olan ailelerin aradıklarının başında geliyor...

Bizler auto motor & sport olarak gerçekten bu fonksiyonelliğin sadece bir MPV'de olup olmadığı sorusuna cevap bulmak adına farklı segmentlerden üç otomobili yan yana getirmeye karar verdik.

Burada tabii ki referans noktamız Ford'un başarılı MPV modeli C-Max'di. Diğer tarafta ise kompakt SUV segmentinin en çok ilgi gören modellerinden biri olan Hyundai Tucson yer alıyordu. Son olarak da bir sedanın da tüm bu isteklere cevap verebileceğini düşünerek, Skoda Superb'ü bu yarışa dahil ettik.

Superb demişken söze hemen sıcak bir şekilde bu otomobille girmek istiyorum. Sıcak diyorum çünkü, dergimizin sayfalarında Skoda Superb bir kez daha karşınıza çıkacak. Bunun sebebi de önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ü ölümünün 78'inci yılında anmak üzere Selanik'e gerçekleştirdiğimiz yolculuk...

Dört kişi olarak çıktığımız bu yolculukta bize eşlik eden Superb, aslında kalabalık bir aile için fonksiyonelliğin ne olduğunu bizlere belirgin bir şekilde göstermiş oldu. Dört kişinin bavulları ve çekim eşyalarımızı rahatlıkla koyabildiğimiz 565 lt'lik bagajda yer bile kaldığını söyleyebilirim. Ayrıca ergonomik twindoor bagaj kapağı sayesinde yükleme son derece sorunsuz ve rahat bir şekilde yapılıyor. Bagaj hacmi, arka koltuklar yatırıldığında ise 1670 lt'ye kadar ulaşıyor ki, bu gerçekten de hatırı sayılır bir değer. Otomobili kabini

FORD GRAND C-MAX

C-Max'in büyük ekranından birçok fonksiyonunu kontrol edebiliyorsunuz.

Koltuklara entegre tepsi kullanışlı.

Üçüncü sıra koltuklar fonksiyonel.

de son derece konforlu ve dört kişinin hatta beş kişinin dahi rahatlıkla uzun yolculuklar edebilmesi için tasarlanmış. 157 mm'lik diz mesafesi düşüncelerinizin çok ötesinde. Kabinde sunulan akılcı çözümler de cabası. Bardak yuvalı arka kol dayama ünitesi, orta konsoldaki fileli cep, arka koltukların orta kısmında bagaja ulaşabiliyor olmanız ve kapı içleri başta olmak üzere geniş saklama alanları otomobilin iç mekânındaki fonksiyonelliği artırıyor.

Şimdi isterseniz Superb'ü bugünkü refere otomobilimiz C-Max ve kompakt SUV Hyundai Tucson ile kıyaslayalım.

C-Max, bağımsız arka koltukları sayesinde beş kişilik bir ailenin rahatça yolculuk edebileceği konforlu bir kabin sunuyor. Tucson bu konuda bir SUV olmasına rağmen ne yazık ki arka tarafta iki otomobil kadar cömert bir yaşam alanına sahip değil. Koltuklardan bahsetmişken, C-Max'i koltuk konusunda ayrıcalıklı kılan esnek bir koltuk katlama sistemi de bulunuyor. Yedi koltuklu Grand C-Max'te ikinci sıranın orta koltuğu kolaylıkla dış koltuğun içine katlanarak, ikinci sıradan üçüncü sıraya bir koridor oluşmasına imkân veriyor. Çok kısa sürede oturma düzenini hızlıca değiştirebiliyorsunuz. Ayrıca ön koltuk arkasındaki katlanabilir tepsiler yine pratik ve fonksiyonel detaylar arasında.

C-Max'in kayar yan kapıları sayesinde her açıdan kolay bir erişim sağlayabildiğiniz kabin konusunda, diğer iki otomobilin geleneksel yapısı MPV'yi bir adım öne taşıyor. Peki, yukarda bahsettiğimiz bagaj hacmi ve yükleme kolaylıklarına biraz bakalım. Superb'ün 565 lt'lik hacmine karşılık olarak beş kişilik oturma düzeninde 432 lt, yedi kişilik oturma düzeninde ise 627 lt'lik bir hacim ortaya koyuyor. Burada Skoda'nın aslında bir sedan olmasına karşın bu anlamda daha fonksiyonel olduğunu söyleyebiliriz. Hyundai Tucson ise 488 lt ile tüm ihtiyaçlarınızı karşılayacak hiç de azımsanmayacak bir değer sunuyor.

Elleriniz dolu bir şekilde geldiniz, belki puset belki de çantalarla birlikte otomobilin bagaj kapağını açamayacağız durumdasınız, işte C-Max bu noktada ayrıcalıklı bir

HYUNDAI TUCSON

Tucson'un kabini kaliteli ve son derece ferah bir yapıya sahip

Arka koltuklarda da koltuk ısıtması sunuluyor

Tucson'da gözlüklerinizi kaybetme şansınız pek yok

SKODA SUPERB

Superb'ün geniş kabiniyle beş kişi rahatlıkla yolculuk edebiliyor

Arka koltuklarda bardaklık yer alıyor

Superb, arka koltuklarda da ısıtma özelliğine sahip

özellik sunarak arka tamponun altına doğru ayağınızın hafif bir hareketiyle bagaj kapağını hiçbir yere dokunmadan otomatik olarak açıp-kapatabilmenize olanak tanıyor. Hyundai Tucson'da ise akıllı anahtarı sayesinde, üç saniye veya daha fazla süre algılama alanında bulunursanız, sistem bagaj kapağını otomatik olarak açıyor.

Bu üç farklı segmentteki otomobil için aslında bugünün sorusuna cevap bulmak adına günler geçirmeye gerek yok. Evet bir MPV her zaman geniş bir ailenin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek fonksiyonellikte olduğunu bizlere gösteriyor. Fakat tüm bunların yanında Skoda Superb gibi bir sedanın bu kavramın gerisinde kalmaması ise günün sürprizi olarak nitelendirilebilir.

Bagaj hacmi bu konunun tabii ki olmazsa olmazı. Üç otomobil de bu konuda oldukça cömert.

Aslında burada SUV kimliğiyle en cazip noktada olmayı başaran Tuscon da beklentilere belli bir seviyeye kadar cevap verebiliyor. Fakat hacim ve alan beklentisi olanlar yine MPV'lere yönlenebilir. Tabii ki SUV'ların cazibesinden vazgeçebilirlerse.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ

Ben yine de...

Eğer birgün evlenir de çocuğum olursa sanırım ailemi zorlu yolculuklar bekliyor olacak. Bu konuda sanıyorum ki biraz bencilim. Çünkü otomobil zevkim fonksiyonellikten önce geliyor. Bebeğin koltuğunu zar zor da olsa iki kapılı coupe'nin arkasına sokmak için tüm enerjimi kullanabilirim. Ama yine de büyük bir sedanın bu işlere yetiyor olmasını bilmek güzel.

auto motor & sport GARAJ

Volvo V40 Cross Country T3

İsveçli markanın premium kompakt hatchback'i V40, ilk yollara çıktığı zaman özellikle tasarımıyla oldukça ilgi çekmeyi başarmıştı. Makyaj operasyonlarıyla güncelleğini koruyan modelin 1.5 litrelik turbo benzinlisi bir ay boyunca bizimleydi...

Fotoğraf: Egemen Atiyar

Ön ızgaranın üzerinde bulanan radar sayesinde yaklaşan tehlikeler önceden haber veriliyor.

Plastik tamponlar ile maceracı ruhunu yansıtan Cross Country, standart V40'lardan kendini ayırıyor.

18 inç büyüklüğünde alaşım jantlar konfordan ödün verilmesini sağlasa da, tasarım olarak göze oldukça hoş geliyor

YORUM

Mert Yılmaz
Yazı İşleri Müdürü

Farklı olmak isteyenler

Volvo sahiplerini hep aykırı insanlar olarak görür, biraz da gıpta ederim. Çünkü sürüden ayrılma cesaretini gösteren insanlardır. V40 Cross Country de tam böyle bir otomobil. 2012'den beri üretilse de özellikle dış tasarımında bir yaşlılık belirtisi yok. İçinde ise İskandinav sadeliği kaliteyle buluşturulmuş ama düğme bolluğu kafa karıştırıyor. V40'ın artık 1.6 lt dizel motoru yok bu bir dezavantaj fakat yeni benzinli motor da çok başarılı. Sadece fabrika verilerindeki kadar az tüketmeyi başaramıyor. Yol tutuşu ve frenleri de kullanıcısına keyif veriyor. Direksiyon ise daha iyi olabilirdi.

Kabin tasarımı otomobilin dışından daha eski görünüyor

Bol düğmeli konsolun modası yavaş yavaş geçiyor

YORUM

Volkan Demirkuşak
Genel Yayın Yönetmeni

Sürüden ayrı

İsveçli üreticinin farklı şehirlisi V40 Cross Country, sürüden ayrı koşanları hedef alıyor. Aslına bakılırsa fonkiyonellik ve şıklık konusunda elinde bolca kozu olduğunu söyleyebiliriz. Dizel avantajını kaybetse de elindeki benzinli motorla yola devam ediyor. Bu motor selef 1.6 litreye göre hem verimli hem de daha rafine. Ama yine de bir performans ustası sayılmaz. Şık koltuklara sahip kaliteli iç mekân, bol tuşu sevenler için iyi. Yeni Volvo modellerindeki dinamik sürüş ve daha başarılı bir direksiyonun olmaması ise eksisi.

YORUM

Yaman Yılmaz
Genel Yayın Yönetmeni

Tarzı eski kaldı

İsveçli üretici Volvo, yeni XC90 ve S90 modelleriyle farklı bir boyuta geçti. Bu iki modelin de direksiyon hissi, iç mekân tasarımı ve sürüş özellikleri bambaşka. O yüzden V40 ve S60 gibi modeller eski hissettiriyor. Özellikle direksiyon hissi V40'ın sevmediğim özellikleri arasında yer alıyor. Volvo V40 Cross Country'nin premium kompakt rakipleri arasında Mercedes GLA, BMW X1 ve Audi Q2 gibi otomobilleri sayabiliriz. Ancak bu rakiplerin hepsi crossover hissini V40 Cross Country'ye oranla çok daha fazla yaşatıyor.

Çift egzoz çıkışı sportif görünümü destekliyor

Profilden bakıldığında crossover'lara yakın bir duruşu var

Dijital gösterge ekranının temasını sürüş stilinize göre değiştirebilirsiniz

YORUM

Ahmet Armağan
Yayın Direktörü

Uygun fiyatlı premium

Volvo V40, uygun fiyata premium bir otomobil arayanlar için çok makul bir seçenek. Kaputu altındaki 1.5 lt'lik turbo beslemeli motor tamamen Volvo imzalı olarak üretiliyor. Çevreci, sessiz ve verimli. Fakat yakıt tüketimi anlamında kâğıt üzerindeki kadar ekonomik değil. Tutumlu bir sürüş için ayağınızı iyi ayarlamanız gerekiyor. V40 iyi bir kabin, rahat koltuklar ve sürüş hakimiyeti yüksek bir oturma pozisyonu sunuyor. Tabii ki biraz macera arıyorsanız, Cross Country tam size göre…

335 litrelik bagaj hacmi sınıf standartlarının biraz gerisine kalıyor

YORUM

Özerk Ihlamur
Editör

Hâlâ çekici

Sağlam ve güvenirlir olmasıyla tanınan Volvo, son yıllarda sportif otomobiller de yaratma konusunda iyi işler çıkarmaya başladı. Bunlardan en iyi örnek ise markanın kompakt hatchback'i V40... Sportif tasarımıyla hâlâ çekici görünen V40, Cross Country versiyonuyla maceracı ruhlara hitap etmeyi başarıyor. Performanslı motoru ve konforlu şanzımanıyla övgüyü hak eden V40 Cross Country, sert süspansiyonu ve dar iç hacmiyle eksi puan alıyor. Yeni neslini merakla bekliyorum...

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik, 4369 mm x 1857 mm x 1420 mm, aks aralığı 2647 mm, boş ağırlık 1546 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45 R18

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1498 cc hacim,5000 d/d'de 152 HP güç, 2800 d/d'de 250 Nm tork

Performans
0-100 km/s..... 8.3 sn
Maksimum hız..... 210 km/s
Ortalama tüketim.....5.5 lt/100 km

Fiyat
Volvo V40 Cross Country T3.....120.040 TL

BOM İtalya'da şampiyon oldu

İtalya 3H Endurance Champions Cup'ın Roma Vallelunga Pisti'nde gerçekleşen final yarışında podyuma çıkmayı başaran Borusan Otomotiv Motorsport pilotları, topladıkları puanlarla 2016 Gold Cup Şampiyonluğunu elde etti...

Gold, silver, bronz olmak üzere üç kategoride, yedi farklı ülkeden toplam 47 sporcunun mücadele ettiği 2016 İtalya 3H Endurance Champions Cup'ta gerçekleşen beş yarışta, iki birincilik ve üç ikincilikle toplamda 122.5 puan elde eden Borusan Otomotiv Motorsport pilotları, hem genel klasmanda hem de takip ettikleri gold kategorisinde en çok puanı elde ederek sezonu Gold Cup Şampiyonu olarak tamamladılar.

Sporcuları Aytaç Biter, Levent Kocabıyık ve Fatih Ayhan'la katıldıkları 3H Endurance Champions Cup'ın İtalya İmola, Misano, Mugello, Vallelunga ve Hırvatistan Rijeka Pistleri'nde gerçekleşen ve her bir yarışın üç saat sürdüğü zorlu mücadelede Gold Cup Şampiyonluğunu BMW Z4 GT3 ile Borusan Otomotiv Motorsport, ikinciliği Porsche 997 GT3R ile İtalyan ekip Autorlando Sport, üçüncülüğü ise Mercedes SLS AMG GT3 ile Alman ekip MDC Sports elde etti.

Borusan Otomotiv tarafından kurulduğu 2008 yılından itibaren hem ulusal hem de uluslararası yarışlarda mücadele ederek ülkesini temsil eden Borusan Otomotiv Motorsport, WTCC takımlar beşinciliği, ETCC pilotlar ikinciliği gibi önemli başarılarına bu şampiyonluk ile bir yenisini daha eklemiş oldu.

Yazı: Yaman Yılmaz

Borusan Otomotiv Motorsport, beş yarışta iki birincilik kazandı

BOM, Vallelunga'da podyuma çıktı

Keyif doruklarda

auto motor & sport'un medya sponsorluğunda Türkiye'de ilk defa düzenlenen Baume & Mercier İstanbul Classic - Hill Climb oldukça keyifli geçti. Şile'de spor, iş ve cemiyet dünyasının ünlü simalarını bir araya getiren organizasyon, Uğur Işık ve tecrübeli ekibi tarafından gerçekleştirildi.

1952 model Jaguar'dan teknoloji harikası 2016 model Lamborghini Aventador SV'ye kadar çok çeşitli otomobilin yer aldığı tırmanmada katılımcılar güzel ve güneşli havada otomobilleri ile keyifli bir hafta sonu geçirdi. Ana sponsorluğunu İsviçre'nin en köklü lüks saat markalarından Baume & Mercier'in üstlendiği, medya sponsorluğunu ise auto motor & sport'un üstlendiği organizasyonda 85 puan ile birinciliği 1972 model Chevrolet Nova SS ile katılan Tufan Bolkan kazandı. Büyük ödül olan Baume & Mercier Capeland Cobra Shelby saati markanın Satış Müdürü Sezen Kiracı'nın elinden alan Bolkan'ı, 80 puan ile yarıştığı 1988 model BMW 325ix ile Ahmet Tarhan takip etti. 78 puan alan Cengiz Artam, 1965 model A/C Cobra ile üçüncü oldu. Baume & Mercier İstanbul Classic - Hill Climb'a katılan isimler arasında Saruhan Tan, Gökhan Arsoy, Tolga Savacı, Nermin Bezmen, Ahmet Öngün, Figen-Serdar Özer, Ekrem Vardar, Ekber Onuk, Murat Ersönmez, Sabri Kılıçoğlu, Ömer Malaz ve ralli dünyamızın şampiyonları Serdar Bostancı, İskender Atakan, Volkan Işık, Kemal Gamgam ve Can Ünlü de yer aldı. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Serkan Yazıcı'nın katıldığı ödül töreni sonrasında katılımcılar Numberone FM DJ'lerinin canlı performansı ile temiz havanın keyfini çıkardı.

İstanbul Classic Hill Climb'a klasiklerin yanında yarış otomobilleri de katıldı

Yarışın ana sponsoru lüks saat markası Baume & Mercier'ydi

auto motor & sport Magazin
Aralık 2016

En çok yarış kazanan 10 Formula 1 pilotu

1960'larda günümüze en çok yarış kazanan 10 efsane Formula 1 pilotunu bir araya getirdik...

Yazı: Ahmet Armağan

1. MICHAEL SCHUMACHER

Yedi kez Dünya Şampiyonu olan Alman asıllı efsane F1 pilotu Schumacher, 1991-2006, 2010-2012 yılları arasında girdiği 308 yarışın 91'ini kazanarak en çok yarış kazanan pilot unvanını halen taşıyor.

2. LEWIS HAMILTON

1985 doğumlu İngiliz pilot Hamilton, 2007-2016 yılları arasında katıldığı 187 yarışın 52'sinden birincilikle ayrıldı. 2008-2014 ve 2015 yıllarında üç kez Dünya Şampiyonu olan Hamilton, halen Mercedes pilotu olarak yarışıyor.

3. ALAIN PROST

Ünlü Fransız pilot Prost, dört kez Dünya Şampiyonu oldu. Katıldığı 202 yarıştan 51'inden birincilikle ayrıldı. McLaren, Renault, Ferrari ve Williams takımlarıyla yarışan Prost, en son 93 yılında start aldı.

4. SEBASTIAN VETTEL

1987 doğumlu Alman pilot, ilk yarışına 2007 yılında katıldı. 2016'ya dek katıldığı 178 yarıştan 42 birincilikle ayrıldı. Vettel, BMW Sauber, Toro Rosso ve Red Bull takımlarından sonra 2015'ten beri Ferrari ile yarışıyor.

5. AYTRON SENNA

Henüz 34 yaşındayken vahim bir kaza sonucu hayata gözlerini yuman efsane pilot, bu kısa yaşamına üç Dünya Şampiyonluğu sığdırdı. 162 yarışta start alan Senna, 41 birincilik elde etti.

6. FERNANDO ALONSO

35 yaşındaki İspanyol pilot, 2005-2006 yıllarında iki kez üst üste Dünya Şampiyonu oldu. 2001 yılında ilk yarışına giren Alonso, 272 kez start aldı ve 32 kez birinci oldu. Halen McLaren Honda takımı pilotu olarak yarışıyor.

7. NIGEL MANSELL

1980-1982 ve 1994-1995 yılları arasında yarışan İngiliz pilot Mansell, 1992 yılında bir kez Dünya Şampiyonu oldu. Mansell, katıldığı 191 yarıştan 31 birincilikle ayrıldı. Lotus, Williams, Ferrari ve McLaren takımlarıyla yarıştı.

8. JACKIE STEWART

İngiliz pilot 1965 ile 1973 yılları arasında BRM, Matra, March ve Tyrrell takımlarıyla yarıştı. Üç kez Dünya Şampiyonu oldu. Katıldığı 100 yarışta 27 kez birinciliğe uzandı. Son kazandığı yarış 73 Almanya GP'si.

9. JIM CLARK

1968 yılında henüz 32 yaşındayken Hockenheim'daki bir kazada ölen Jim Clark, 1963-1965 yılları arasında iki kez Dünya Şampiyonu oldu. 73 yarışta 25 kez birincilik kürsüsüne çıktı.

10. NIKI LAUDA

Geçirdiği korkunç kazayla akıllara kazınan Avusturyalı pilot, 1975, 1977 ve 1984 yıllarında üç kez Dünya Şampiyonu oldu. 177 yarışta 24 birincilik elde eden Lauda, halen sporun içinde.

Continental
The Future in Motion

www.continental-lastikleri.com.tr

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.

Yeni!

AUTO ZEITUNG 21/2016
Continental
WinterContact™ TS 860
205/55 R 16
Testsieger

Test Şampiyonu
205/55 R 16
Sayı 21/2016

Konu güvenlikse, bize güvenebilirsiniz.

maximum
Ayrıntılı bilgi ve ek koşullar:
maximum.com.tr

Maximum Kart'ınıza özel **8 taksit!**

3 Kasım-
31 Aralık

Yakıt tüketimi karma: 11.4 l/100 km; CO_2 emisyonu karma: 259 g/km.

Bazıları spor otomobil yapar. Bazılarıysa canavar.

Yeni Mercedes-AMG GT R. Gerçek yarışçılar tarafından yaratıldı.
Şimdi şehirde fırtına yaratmaya geliyor.
www.mercedes-amg-gtr.com

AMG
DRIVING PERFORMANCE